

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
BACHARELADO DE MONOGRAFIA

**Segregação residencial e racial no Rio de Janeiro: Um
estudo sobre suas origens e sua atualidade**

Leonardo Amaral da Veiga
Matrícula nº 108084449

Orientador: Marcelo Jorge de Paula Paixão

Janeiro 2014

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
BACHARELADO DE MONOGRAFIA

**Segregação residencial e racial no Rio de Janeiro: Um
estudo sobre suas origens e sua atualidade**

Leonardo Amaral da Veiga
Matrícula nº 108084449

Orientador: Marcelo Jorge de Paula Paixão

Janeiro 2014

As opiniões expressas neste trabalho são de exclusiva responsabilidade do autor

Dedico esse trabalho à minha querida falecida avó, Iara. Sua memória está em sintonia com o sentido desse trabalho

Agradecimentos

A realização desse trabalho não foi possível, de forma alguma, sem a colaboração direta e indireta de um conjunto de pessoas que estiveram ao meu redor durante a minha vida e em especial em 2014, me colocando na obrigação de agradecer a todos e todas.

Peço, de antemão, desculpas para todos que se sentiram excluídos dos agradecimentos, dizendo que, em minha defesa, tenho pouco tempo para realizá-la e uma memória que não colabora muito.

Primeiramente gostaria de agradecer a minha família, em especial minha mãe Nilda, meu irmão Rapha e meu pai Paulo. Agradeço aos meus pais o amor, carinho e principalmente o esforço para garantir o meu sustento em uma cidade tão cara. Ao Rapha agradeço o carinho de irmão e as palavras sinceras que, sempre que necessárias, me ajudaram e me ajudam a refletir sobre as minhas atitudes.

Gostaria de fazer um agradecimento mais do que especial a minha querida e falecida vó Iara. Negra, pobre e moradora do subúrbio carioca, lembro-me de meu pai contando as histórias de como, entre o trabalho de empregada doméstica e de catadora de latinha, produzia esforços sobre-humanos para garantir o sustento de seus filhos. Sua história de sobrevivência e de luta sem dúvidas me inspiraram a escrever sobre o tema.

Também quero deixar registrado os meus agradecimentos aos meus companheiros e companheiras do Coletivo RUA, da Insurgência e do Partido Socialismo e Liberdade. Eles foram, são e tenho certeza que serão companheiros indispensáveis para as batalhas necessárias nas trincheiras da luta de classes.

Não poderia aqui faltar quem atualmente faz parte da minha segunda família. Agradeço aos meus amigos Bia Carrasco, Carlos Takashi e Mattei. São pessoas com quem escolhi dividir apartamento e literalmente me aturam, pelos motivos que só eles sabem, sem muita escapatória. Sem suas palavras de força, carinho e incentivo, provavelmente teria passado o período de elaboração desse trabalho com mais dificuldades.

Gostaria também de agradecer a Thamires, que nos últimos meses que transcorreram esse trabalho, se mostrou muito paciente, ouvindo as minhas angústias e me dando força nos momentos de fraqueza.

Outros que me aturaram ou ainda aturam por bastante tempo também merecem os meus agradecimentos. Aos meus ex-colegas de trabalho Tati Simões, Bianca Balbi, Carlison e Wesley; aos meus atuais colegas de trabalho Henrique Rabello, Diana Simões, Israel e Paulo Reis os meus sinceros agradecimentos, por compartilharmos juntos momentos que me ensinaram e fizeram crescer como pessoa.

Agradeço também, em nome de todos os amigos do Instituto de Economia, ao Renatinho, Julia Bustamante, Zelesco, Luís Bernner. André Agostinho e Celso Soneca. Não bastando o

fato de serem amigos próximos, me ajudaram de alguma forma com debates sobre a relação entre a militância e o suposto tema de monografia, colaborando para o tema aqui desenvolvido.

Gostaria de agradecer também ao professor Marcelo Paixão. No que tange a sua linha de pesquisa no LAESER, a sua preocupação em colocar a universidade a serviço da sociedade, pesquisando o tema das desigualdades raciais no mercado de trabalho, sem dúvidas foi uma fonte de inspiração. Agradeço sobre tudo pela exemplar orientação realizada. Não bastasse aceitar um tema polêmico e de pouca pesquisa na área de economia, me cedeu o seu precioso tempo, oferecendo a orientação necessária.

Também agradeço aos amigos que hoje tenho em distância. Caio Calixto e Daniel Fiorêncio são quase irmãos e que muitas forças me deram nas dificuldades que me apareceram durante a graduação. Justifico a minha ausência nos últimos tempos com esse trabalho.

Gostaria também de agradecer a todos os trabalhadores, funcionários ou não, da UFRJ que tive a oportunidade de conhecer. Agradeço ao André, Guilherme e Alexandre da Xerox; ao seu Antônio e China da cantina do IE; ao Rogerinho dos "quebra-galhos" essenciais; aos funcionários da secretaria de graduação Marcelo e Ana Lúcia; e em especial aos trabalhadores do sujinho Romarinho, Naná, Tião, Dona Tereza e os trabalhadores da cozinha que infelizmente não me recordo o nome. Foi lá que fiz a maioria das minhas refeições e participei de momentos de lazer fundamentais para vida de qualquer estudante. Ademais, se não fosse a conta que possuo lá de certo não teria me formado.

Agradeço também à Débora e Fred Nascimento. Apesar de não conhecer, ambos chegaram a mim e foram solícitos na ajuda de elaboração de mapas aqui inseridos, que só foram possíveis com o conhecimento de geoprocessamento que não possuo.

“Podem me prender
Podem me bater
Podem, até deixar-me sem comer
Que eu não mudo de opinião
Daqui do morro
Eu não saio, não

Se não tem água
Eu furo um poço
Se não tem carne
Eu compro um osso
E ponho na sopa
E deixa andar
Fale de mim quem quiser falar
Aqui eu não pago aluguel
Se eu morrer amanhã, seu doutor
Estou pertinho do céu”¹

¹ Música “Opinião” de Zé Ketti

RESUMO

O presente trabalho tem como objeto a análise atual da segregação socioespacial na cidade do Rio de Janeiro à luz das desigualdades raciais. Para isso opta-se pela escolha dos microdados do Censo de 2010 como forma de embasar a análise. Do ponto de vista metodológico o caminho percorrido para tal é feito através da análise da evolução urbana da Cidade do Rio de Janeiro entre as décadas de 1870 e 1930; da reflexão sobre as origens da segregação socioespacial; da conceitualização da segregação residencial; e, posteriormente, do estudo do espaço urbano do Rio de Janeiro, através do lócus de moradia das classes mais pobres e negras, ou seja, a favela, o cortiço e o quilombo. Essa análise permite concluir que a segregação residencial tem uma peculiaridade racial que não pode ser ignorada

Palavras-chave: Segregação residencial, segregação racial, Censo 2010, favela, cortiço, quilombo.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
CAPÍTULO I – CARACTERÍSTICAS DA EVOLUÇÃO URBANA DO RIO DE JANEIRO E AS ORIGENS DOS ESPAÇOS SEGREGADOS – 1870 a 1930.....	11
I.1 - Período até 1870: Uma cidade de pouca mobilidade espacial.....	12
I.2 - Período de 1870-1902: O crescimento da cidade em função dos bondes e trens...	16
I.3 - Período de 1902-1906: Bota-Abaixo.....	18
I.4 - Período de 1906 a 1930. Cristalização da estrutura núcleo-periferia.....	20
I.5 - Racismo e segregação racial.....	23
CAPÍTULO II - QUILOMBO, CORTIÇO, FAVELA E A FORMAÇÃO ESPACIAL DO RIO DE JANEIRO	25
II.1 - Relação do Quilombo e a formação espacial da cidade.....	27
II.2 - Criações das primeiras favelas.....	30
II.3 - Diáspora negra, segregação espacial e racial.....	32
CAPÍTULO III – SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL E RACIAL ATRAVÉS DO CENSO DE 2010	35
III.1 - Cidade do Rio de Janeiro.....	37
III.2 - Área de Planejamento 1	43
III.3 - Área de Planejamento 2.....	46
III.4 - Área de Planejamento 3	48
III.5 - Área de Planejamento 4	49
III.6 - Área de Planejamento 5.....	51
III.7 - Algumas considerações sintéticas.....	51
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	53
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	55
ANEXOS.....	57

Introdução

A cidade do Rio de Janeiro completa, no ano de 2015, 450 anos de história. Um turista que vier para as comemorações², se não muito desatento, rapidamente percebe os contrastes que marcam a cidade. A depender do lugar que se hospede e frequente, pode levar pra casa uma impressão da cidade completamente diferente do que se tivesse se hospedado ou frequentado outro.

Se o turista resolver frequentar a Zona Sul carioca é capaz de levar a impressão de que o Rio de Janeiro é formado por uma população de alta renda, provida de farto comércio, serviços no geral e serviços públicos. Se for um pouco mais curioso e subir uma favela da Zona Sul rapidamente percebe um cenário diferente do descrito no seu entorno. As casas de alvenaria e disposição irregulares das ruas rapidamente contrastariam com os edifícios de alto gabarito do entorno.

Caso resolva explorar o resto da cidade perceberá que quanto mais distante da Orla e do Centro, mais fácil encontrará população pobre residindo nesses lugares. Se for mais atento, a depender do local de moradia, perceberá a proporção de população negra também variando de acordo com a região.

A cidade do Rio de Janeiro, assim como qualquer grande cidade no mundo atualmente, carrega em sua história elementos capazes de compreender o presente. Esses tão complexos quanto o que pretende explicar. O racismo proveniente do sistema escravista tem influências na sociedade livre que a prossegue? Se tem, qual seria a consequência atual na produção dos espaços segregados da cidade?

O presente trabalho tem como objetivo principal analisar, através dos dados dos Setores Censitários do Censo de 2010, o atual padrão de segregação residencial a luz do debate de desigualdades raciais. Para isso serão mobilizados elementos históricos e geográficos que nos permitam o proposto. Por óbvio não pretende-se esgotar o debate acerca do tema, acredita-se que esse levantamento de dados é relevante para análise sugerida.

Para isso, o primeiro capítulo será constituído de forma a produzir uma análise da

² A prefeitura do Rio de Janeiro prepara uma série de comemorações para festejar os 450 anos da cidade.

evolução urbana do Rio de Janeiro entre 1870 e 1930, de forma a priorizar o papel dos agentes sociais na construção dos espaços urbanos segregados. Para a elaboração dessa proposta serão mobilizados principalmente Abreu (2013), Corrêa (1989) e Benchimol (1992). De maneira complementar, no final do capítulo, será introduzido através de Campos (2012b) e Pinto (1989), um contraponto sobre a forma de leitura sobre a cidade, a ser melhor desenvolvido no capítulo seguinte.

No segundo capítulo a apropriação do espaço urbano do Rio de Janeiro será analisada através da perspectiva do *lócus* de moradia das classes mais pobres, ou seja, o quilombo, o cortiço e a favela. Aqui, com a contribuição de Chalhoub (1996) e Campos (2012a), será trabalhada a tese desse último de que o quilombo fora transmutado em favela. O objetivo dessa análise é de aproximar os coceitos da segregação residencial com a segregação racial.

O terceiro capítulo tem como objetivo capturar elementos presentes nos dos primeiros capítulos de forma a balizar a análise da segregação racial e residencial na cidade do Rio de Janeiro, principalmente nos espaços "favelados" na atualidade. Serão utilizados para isso dados do Censo de 2010, elaborados de forma a permitir um olhar por região da cidade.

Por último, o trabalho se encerra com uma tentativa de síntese dos três capítulos que desenvolveram o tema proposto. Nele está contido algumas reflexões acerca das evidências da manutenção do padrão de segregação racial e residencial no Rio de Janeiro e os riscos existentes referentes a repetição do modelo de modernização da cidade que segrega e exclui uma massa pobre e negra das áreas de valorização da cidade, em uma relação estreita entre as frações de classe dominante e o Estado, redefinindo o uso do solo urbano.

CAPÍTULO I. CARACTERÍSTICAS DA EVOLUÇÃO URBANA DO RIO DE JANEIRO - 1870 a 1930

Esse capítulo tem como objetivo fazer um resgate histórico da evolução do espaço urbano³ da cidade do Rio de Janeiro entre 1870 e 1930. Através da sua análise pretende-se produzir elementos para a investigação sobre as origens da segregação socioespacial no Município. O período aqui selecionado abrange um momento da história da Cidade de intensas transformações urbanísticas; de cristalização estrutural na forma de núcleo e periferia; e de início das tensões raciais. Todos esses elementos aqui citados produziram reflexos nos períodos subsequentes, justificando assim a opção por esse recorte temporal.

Este capítulo será apoiado predominantemente em Abreu (2013), sendo dividido nas seguintes seções: período anterior à 1870; período entre 1870 e 1902; período entre 1902 e 1906 e período de 1906 a 1930. Essa divisão tem como objetivo compreender momentos importantes da organização social da sociedade fluminense e seus reflexos sobre o espaço da cidade durante o período citado. A periodização leva em conta aspectos da expansão do espaço urbano, sendo o primeiro período de pouca mobilidade espacial; o segundo de expansão acelerada do tecido urbano da cidade; o terceiro de grandes transformações urbanísticas da cidade sob o governo do Prefeito Pereira Passos; e o quarto de consolidação da dicotomia núcleo-periferia.

Como boa parte da literatura existente sobre o assunto tende a suprimir as diferenças raciais, ou seja, no caso, as formas desiguais de apropriação dos espaços da cidade entre a população negra⁴ e a população branca, as homogeneizando em uma mesma classe acrescenta-se no final desse capítulo uma breve reflexão baseado em Campos (2012b) e Pinto (1988) sobre

3 Segundo Maurício Correa, o espaço urbano é ‘fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais’. (CORRÊA, 1989, p. 9)

⁴ Entendemos aqui como população negra aquela que se declara de cor preta ou parda. Uma das explicações para essa abordagem provém do fato dos indicadores socioeconômicos da população de cor preta e parda tenderem a convergirem entre si em contraposição aos indicadores da população branca. Ver Paixão *et alli* (2010)

esta forma de se pensar a cidade.

I.1 - Período até 1870: Uma cidade de pouca mobilidade espacial

Fundando por Estácio de Sá em 1º de março de 1565⁵, por ocasião da expulsão dos franceses que ocupavam a região da Baía de Guanabara, a atual cidade do Rio de Janeiro surgiu e situou-se durante a maior parte da sua história em um pequeno espaço localizado entre os morros do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio e da Conceição.

Passados séculos com uma estrutura urbana pouca dinâmica, as transformações urbanísticas no Rio de Janeiro iniciam-se com a chegada da família real portuguesa em 1808. A chegada da corte impõe a cidade uma dinâmica social e econômica diferente até então. A cidade a partir daí inicia um processo de transformação no que diz respeito a estrutura de organização social e sua organização espacial. Segundo Abreu (2013. p.35) :

A vinda da família real impõe ao Rio uma classe social até então praticamente inexistente. Impõe também necessidades materiais que atendam não só aos anseios dessa classe, como facilitem o desempenho das atividades econômicas, políticas e ideológicas que a cidade passa a exercer. A independência política e o início do reinado do café geram, por sua vez, uma nova fase de expansão econômica, resultando daí a atração - no decorrer do século e em progressão crescente - de grande número de trabalhadores livres, nacionais e estrangeiros.

O processo de expansão do tecido urbano naquele momento ainda se mostrava bastante tímido. O fator mobilidade espacial, privilégio de uma elite que tinha como arcar com os custos desse deslocamento, faz com que a área central perdure durante mais tempo como a mais adensada da cidade⁶. Como frisa Abreu (*op. cit.*, p 38), as freguesias da Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana⁷, possuíam uma parcela considerável da população de 1821⁸

⁶ A falta de meios de transporte coletivo e as necessidades de defesa faziam com que todos morassem relativamente próximos uns aos outros, a elite local diferenciando-se do restante da população mais pela forma - aparência de suas residências do que pela localização das mesmas. (ABREU, 2013, p. 35)

⁷ O equivalente as atuais Regiões Administrativas do Centro e da Zona Portuária (*op. cit*)

⁸ Esses dados foram escolhidos por serem os primeiros desde a chegada da família real ao Brasil

(ver mapa 1 e tabela 1).

Tabela 1 - População residente no município do Rio de Janeiro em 1821

#	População em 1821	#	População em 1821
Freguesias urbanas	79.321	Freguesias Rurais	33.374
Candelária	12.445	Irajá	3.757
São José	19.881	Jacarepaguá	5.841
St. Rita	13.744	Inhaúma	2.840
Sacramento	22.486	Guaratiba	5.434
Glória	-	Campo Grande	5.628
Santana	10.835	Sta. Cruz	-
Sto. Antônio	-	Ilha do Governador	1.695
Espírito Santo	-	Ilha de Paquetá	1.177
Eng Velho	48.777	Total da cidade	112.695
Lagoa	2.125		
São Cristóvão	-		
Gávea	-		
Eng Novo	-		

Fonte: ABREU (2013, p.39)

Já na primeira metade do século XIX percebia-se uma certa diferenciação social entre as freguesias urbanas. As freguesias da Candelária e São José⁹ transformavam-se gradativamente nos locais de residência preferencial das classes dirigentes, enquanto às classes mais pobres ocupavam as outras freguesias urbanas, preferencialmente as freguesias de Santa Rita e São José¹⁰. (ver mapa 1)

Mesmo que tímido, o movimento de expansão do tecido urbano da cidade do Rio de Janeiro seguia o seguinte padrão: as classes mais privilegiadas, com um maior poder de mobilidade espacial, passavam primeiramente a utilizar as chácaras pertencentes as freguesias ao sul do Município como residência de veraneio, que depois de um tempo passou a integrar a cidade, passando à condição de residência permanente posteriormente. Desse modo, descreve Abreu (*op. cit*, p. 37):

"Já no final da primeira metade do século, o Rio de Janeiro apresentava, então, uma forma diferente daquela que tinha prevalecido até o século XVIII. Beneficiadas pela ação do poder público, que abria e conservava as estradas e caminhos que demandavam os arrabaldes da cidade, as classes de renda mais alta, as únicas com poder de mobilidade, puderam se deslocar do antigo e congestionado centro urbano em direção à Lapa, Catete e Glória (freguesia da Glória). (..) [A freguesia de Santana] junto com a de Santa Rita, abrigava

9 "Ocupavam os sobrados das ruas estreitas da Freguesia da Candelária, ou dirigiam-se às ruas recém-abertas do Pantanal de Pedro Dias (ruas dos Inválidos, do Lavradio e do Resende, no atual bairro da lapa)" (*idem*, p. 37)

10 Equivale aos atuais bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa

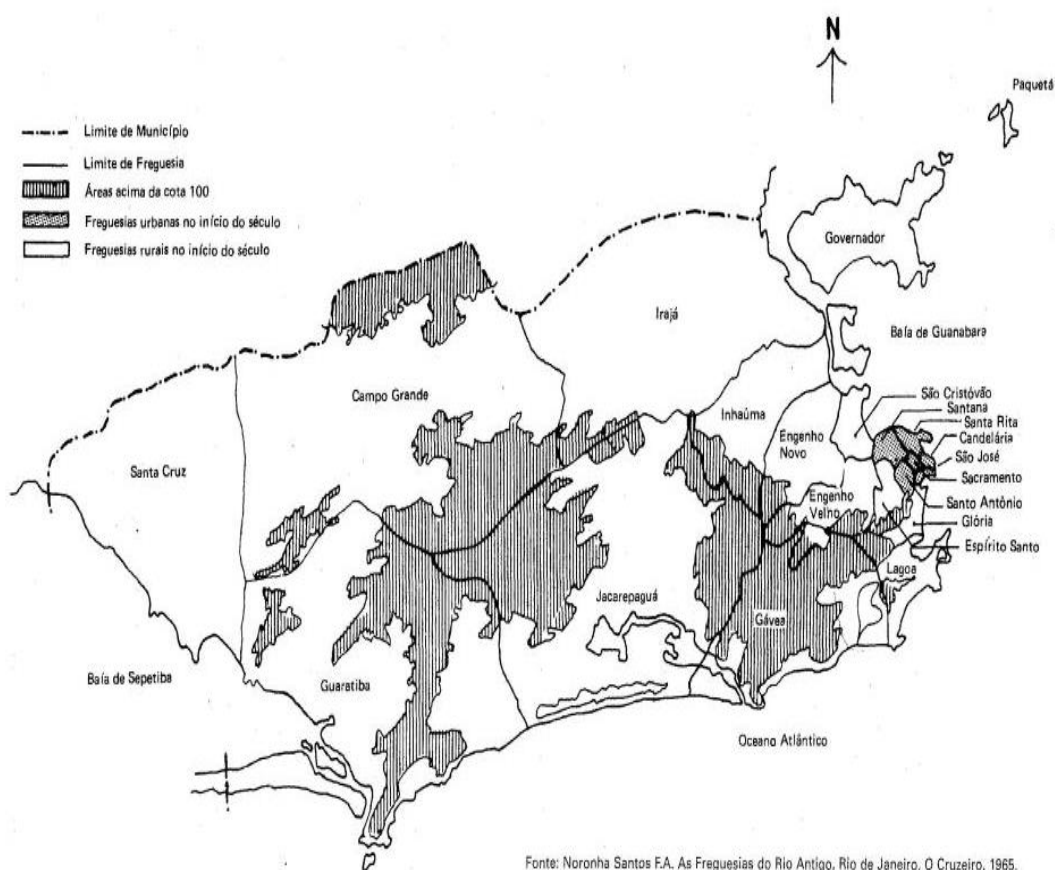
populações urbanas de baixa renda. Trata-se de área ainda disponível a uma população sem poder de mobilidade, trabalhadores livres e escravos de ganho que precisavam estar próximos ao centro, onde o trabalho era buscado diariamente"

Outro vetor de expansão espacial da cidade, a freguesia de São Cristóvão era favorecida pelo fato de abrigar a residência da Família Real. Por esse motivo, verificou-se um investimento público substancial na Região, com o intuito de prover a região de infraestrutura, especialmente no aspecto de acessibilidade, o que possibilitou a multiplicação rápida de moradias de luxos nessa região.

A partir de 1850 a Cidade conhece um novo momento de crescimento da malha urbana caracterizado pela incorporação da freguesia da Lagoa e de outras periféricas. Possuidor de uma geografia espacial extremamente irregular, o Município passa por drenagens de solo e aterramento de mangues, o que possibilita a ocupação de algumas regiões. São exemplos dessas transformações a criação das freguesias da Cidade Nova, Santo Antônio, Espírito Santo. (ver mapa 1)

É a partir desse período também que as freguesias centrais da cidade conhecem importantes modificações na sua configuração espacial. Em especial, a freguesia da Candelária, “*verdadeiro centro da cidade*, onde se localizava grande parte do comércio importador e exportador, as grandes casas comerciais, vários consulados, bancos e companhias de navegação”, pouco a pouco era alvo da entrada de capital estrangeiro, que se realizava na região através da concessão de serviços públicos pela Governo Imperial. (ABREU, *op. cit*, p.42)

Mapa 1: Freguesias do Rio de Janeiro no século XIX



No entanto, sede de modernidades urbanísticas¹¹, o Centro se depara novamente com o problema de mobilidade espacial. Fruto de uma Cidade com um sistema de transporte público pouco desenvolvido, o Centro passa a se adensar sem a estrutural habitacional necessária para isto. Data dessa época a proliferação do número de cortiços, oriundo da necessidade dos trabalhadores livres mais pobres ou escravos de ganho¹², que não possuíam nenhum poder de mobilidade, estarem próximo do local de trabalho.

Essa proliferação dos cortiços também é influenciada pelo contexto de extinção do tráfico negreiro. Com a implementação da lei “Euzébio de Queiroz” de 1850 o número de estrangeiros ingressantes na corte aumenta consideravelmente, devido à necessidade de

11 Entende-se por modernidades urbanísticas o provimento de serviços públicos e a melhoria na infraestrutura urbana. Destaca-se em 1854 o calçamento das ruas da candelária

12 “Escravos de ganho” ou “escravos ao ganho” eram cativos que prestavam pequenos serviços ou se engajavam no comércio ambulante em áreas urbanas, tendo a obrigação de pagar periodicamente uma certa quantia ao seu dono (BENCHIMOL, 1992, p. 32)

substituição da mão de obra escrava que tendia se tornar mais escassa. Segundo Benchimol:

“A penúria e carestia das habitações para a grande massa dos “pobres” irrompeu no Rio de Janeiro no momento em que se desarticulou a escravidão urbana, com a extinção do tráfico. Permaneceu como crise latente na história da cidade, confundida com os surtos epidêmicos, assumindo as dramáticas proporções quando a abolição da escravidão e a queda da monarquia desataram o volumoso fluxo de imigrantes estrangeiros que veio engrossar a população – permanente ou em trânsito - da capital da República.” (BENCHINMOL, 1992, p. 128)

Portanto, o período que vai da fundação da cidade até 1870 é um período de pouca alteração de sua configuração espacial. Caracterizado por um Centro consideravelmente adensado, altamente povoada, com pouca taxa de ocupação das demais freguesias, esse mesmo Centro se adensa mais no período final, próximo aos anos 1870. Em um contexto de baixa possibilidade de mobilidade espacial, esse adensamento se torna um problema de déficit habitacional, que será recorrente nos períodos subsequentes.

I.2: Período de 1870-1902: O crescimento da cidade em função dos bondes e trens

O período de 1870 a 1902¹³ é marcado como o primeiro momento de expansão acelerada da malha urbana do Rio de Janeiro. Influenciado pela necessidade de reprodutibilidade local, tanto do capital estrangeiro, como do capital nacional¹⁴, o tecido urbano da Cidade cresce através da expansão dos bondes e dos trens.

Essa expansão, segundo Abreu (2013) faz com que a Cidade cresça de forma qualitativamente diferente. Enquanto o bonde foi responsável pelo deslocamento cada vez maior de parte da população que podia arcar com esse ônus em direção à Zona Sul, o trem foi

13 Adota-se aqui o recorte analítico temporal de Maurício de Abreu. Segundo o autor, o período que vai de 1870 a 1902 inicia-se, na verdade, em 1858, com a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, o que permite posteriormente a ocupação das freguesias suburbanas por onde ela passava. Por outro lado a implementação das primeiras linhas de bonde de burro possibilitava o crescimento da cidade na direção da Zona Sul e Zona Norte. Abreu (2013, p. 43)

14 O capital nacional, proveniente de grande parte dos lucros da aristocracia cafeeira, dos comerciantes e financistas, passou cada vez mais a ser aplicado em propriedades imóveis nas áreas servidas pelas linhas de bonde. O capital estrangeiro, por sua vez, teve condições de se multiplicar, pois controlava as decisões sobre as áreas que seriam servidas por bondes, além de ser responsável pela provisão de infraestrutura urbana. (idem. p. 44)

responsável pela expansão da Cidade em direção ao Subúrbio carioca.

Data desse período o primeiro plano urbanístico que o Rio de Janeiro teve. Trata-se do plano elaborado pela Comissão de Melhoramentos do Rio de Janeiro¹⁵ Tinha como objetivo “remover os habitantes dos cortiços e esvaziar as zonas proletárias insalubres e superpopulosas do centro” (BENCHIMOL, 2012, p. 138). Nota-se que esse projeto só se conclui posteriormente, no governo de Rodrigo Alves e Pereira Passos.¹⁶

É a partir desse momento em que se solidifica o esboço da dicotomia núcleo e periferia¹⁷ já iniciado antes da década de 1870. Esse movimento é descrito por Santos, através das seguintes palavras:

"Trens e bondes foram, sem dúvida, indutores do desenvolvimento urbano do Rio. Mas o caráter de massa destes meios de transporte tem de ser relativizado, como também devem ser relativizados os seus papéis frente ao ambiente urbano. É que trem, bondes e mais tarde, ônibus (e os sistemas viários correspondentes) só vieram “coisificar” um sistema urbano preexistente, ou pelo menos um sistema de organização do espaço urbano, cujas premissas já estavam prontas em termos de representação ideológica do espaço e que apenas esperavam os meios de concretização. Em outras palavras, o bonde fez a zona sul, porque as razões de ocupação seletiva da área já eram “realidade” Já o trem veio a responder a uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres (indústrias, por exemplo)" (SANTOS, 1977, p. 25, *apud* ABREU 1988, p. 44)

Ao analisar as áreas de atendimento das linhas de bonde no Município essa lógica fica mais visível. Após a criação dos primeiros serviços de bonde em 1868, esse serviço de transporte público se desenvolve e passa a atender as freguesias com melhores infraestruturas, como por exemplo as do centro da cidade, São Cristóvão, Andaraí, Vila Isabel, Lagoa e Botafogo.

Nota-se que, já nesse período, o então bairro nobre de São Cristóvão, atendido pelo sistema de bondes, passa por uma transformação no que diz respeito ao seu espaço urbano. Rival do bairro de Botafogo, no aspecto de preferência de moradia da aristocracia e das classes mais privilegiadas, a proclamação da república em 1889 faz com que Botafogo ganhe esse status. Mais do que isso, a procura cada vez maior de São Cristóvão para ser sede de indústrias

15 Nomeado pelo Imperador em 27 de maio de 1874. (BENCHIMOL, 2012, p. 138)

16 “Continha ela, em germe, o projeto que só viria a ser executado no início do Século XX, já no contexto da República, da difusão da energia elétrica, da consolidação da indústria capitalista associada a expansão do porto e dos subúrbios” (op. cit)

17 Encontra-se no final desse capítulo uma melhor caracterização da estrutura "núcleo-periferia" citado no corpo do texto

e a crescente ideologia que associa status com a moradia a beira mar são outros fatores que influenciam nesse processo.

É nesse movimento de deslocamento das classes mais privilegiadas para as freguesias próximas ao litoral sul que se desenvolve, por exemplo, Copacabana. Até então pouco adensada, o bairro se desenvolve através da criação do Túnel Velho, perfurando pela companhia responsável também pela criação da primeira linha de bonde a chegar até a região.

Por outro lado, a expansão da malha ferroviária seguiu uma lógica qualitativamente contrária a expansão dos bondes. Enquanto esse último encontrava uma estrutura mínima por onde passava, o primeiro carecia de uma infraestrutura básica onde chegava. Segundo Abreu:

“Ao contrário dos bondes, que penetraram em áreas que já vinham sendo urbanizadas ou retalhadas em chácaras desde a primeira metade do século, os trens foram responsáveis pela rápida transformação de freguesias que, até então, se mantinham exclusivamente rurais” (ABREU. 2013, p. 50)

É nesse movimento que o Subúrbio da cidade começa a tomar forma. As primeiras casas surgem ao longo da linha do trem, dando margem posteriormente abertura de ruas secundárias, perpendiculares à via-férrea, “dando início assim a um *processo de crescimento radial*, que se intensificaria cada vez mais com o passar dos anos. ” (op. cit., p. 59-60)

I.3 Período de 1902-1906: *Bota-Abaixo*

O governo do prefeito Pereira Passos, conhecido também como período *Bota-Abaixo*¹⁸ é um momento da cidade do Rio de Janeiro marcado por grandes transformações urbanísticas. A abertura de novas vias de circulação na cidade e a expulsão de uma massa pobre de seu centro são marcas dessas reformas.

O Rio de Janeiro do início do século XX passava por um momento de reorganização

18 Essa expressão tem origem no romance “Bota-Abaixo, escrito por José Viera. O enredo da história (...) tem como pano de fundo as grandes obras executadas na cidade” no período de governo de Pereira Passos (BENCHINMOL, 1992, p 205)

social. Esse momento, segundo Benchimol (2012, p 40), não era condizente com a estrutura física do Município. Tanto a estrutura portuária, quanto a estrutura de tráfego urbano da Cidade não eram apropriadas em relação a necessária circulação de mercadorias no município.¹⁹

Ainda segundo o autor, o Centro da Cidade era um “lugar crítico”, que conservava características tipicamente coloniais, onde:

“...coexistiam realidades bem distintas, frequentemente em choque: as atividades do grande capital financeiro e comercial; toda a máquina política e administrativa do Estado; os locais de trabalho e moradia do proletariado e de parcelas da pequena burguesia.” (op. cit.)

Uma das primeiras grandes transformações refere-se a demolição do Morro do Senado. Através dela foi possível a ligação entre a Lapa e o Estácio, através da abertura das ruas Salvador de Sá e Mem de Sá. Para isso foram necessários a demolição de inúmeras casas nas freguesias de Santo Antônio e Espírito Santo; freguesias notadamente proletárias.

Além da abertura de novas vias de circulação seguia-se uma série de obras no intuito de alarga as principais artérias da cidade. Com isso alargou-se, por exemplo, vias como as ruas da Frei Caneca, Assembleia, Rio Branco e Uruguaiana, entre outros.

Dentre as transformações urbanas, a mais importante foi a construção da então Avenida Central (atual Avenida Rio Branco), cuja abertura foi responsável pela demolição de “duas ou três mil casas, muitas com famílias numerosas. Esta obra era parte complementar da construção da Avenida Beira Mar e da construção do porto do Rio de Janeiro. Essas obras “eram a necessidade do capital e dos valores da época de se expressarem simbolicamente no espaço” (ABREU: 1988, p. 63)

A construção do porto do Rio de Janeiro ocorreu em paralelo à abertura, em formato de aterro, das avenidas que lhe davam acesso (Francisco Bicalho e Rodrigo Alves). Esse conjunto de obras faziam parte do objetivo de “eliminar os entraves à circulação de mercadorias, contribuindo, assim, para a integração efetiva do país a nova divisão internacional do trabalho” (op. cit)

Portanto, segundo Abreu (2013), o período de reformas de Pereira Passos pode ser

19 Segundo o autor, inclui-se sobre a forma de mercadoria a “força de trabalho”, percebida através dos imigrantes que circulavam na cidade.

resumido em três aspectos:

“Em primeiro lugar, ela representa um exemplo típico de como novos momentos de organização social determinam novas funções à cidade, muitas das quais só podem vir a ser exercidas mediante a eliminação de formas antigas e contraditórias ao novo momento. Em segundo lugar, representa também o primeiro exemplo de intervenção estatal maciça sobre o urbano, reorganizado agora sob novas bases econômicas e ideológicas, que não mais condiziam com a presença de pobres na área mais valorizada da cidade (...) Finalmente, o período Passos também se constitui em exemplo de como as contradições do espaço, ao serem resolvidas, muitas vezes geram novas contradições para o momento de organização social que surge.” (*idem*, p. 63)

Ou seja, se por um lado se resolve os problemas de infraestruturas referentes a necessidade de melhora das condições de circulação de mercadoria na Cidade, por outro as obras urbanísticas referentes a essas melhoras, potencializam a questão do déficit habitacional que persiste nos períodos subsequentes.

I.4 - De 1906 a 1930. Cristalização da estrutura núcleo-periferia:

Do ponto de vista da organização social o ano de 1906 apresenta um novo marco. Inicia-se nesse ano um período de decadência da aristocracia cafeeira que, entre oscilações na produção, observa o fim da sua hegemonia no final da República Velha em 1930. É nesse período que, face a perda da hegemonia política da aristocracia cafeeira dado o período de industrialização do Rio de Janeiro devido ao contexto da Primeira Guerra Mundial, a burguesia industrial e bancária assume o poder político, gerando reflexos sobre o espaço urbano da cidade.²⁰

O período entre 1906 e 1930 caracteriza-se pela notável expansão do tecido urbano da cidade, através de dois vetores de crescimento, um em direção ao Sul da Cidade e outro em direção ao Subúrbio. O primeiro reflete a intensificação da intervenção do Estado na Cidade,

20 Sobre a crise da aristocracia cafeeira Abreu (2013, p. 72) afirma: “Essa crise se revelaria mais tarde através de uma série de golpes e quarteladas, até culminar na Revolução de 1930, quando a crise mundial do capitalismo determinou que o poder político da nação fosse entre a outros grupos, dentre os quais estavam agora incluídos os banqueiros e os industriais. Inicia-se, assim, o período de ascensão do capital financeiro na economia brasileira, o qual entretanto, só conseguiria começar a se apropriar efetivamente do 'urbano' a partir da década de 1950”

em especial no provimento de infraestrutura para esta Região. O segundo ocorre sem, ou com quase nenhuma, intervenção estatal no provimento de recursos de infraestrutura, tendo o seu rimo ditado pela expansão das indústrias nas freguesias suburbanas.

Isto é, é nesse período que se cristaliza a formação espacial da cidade em uma estrutura núcleo-periferia, ou seja, um núcleo bem servido de infraestrutura e recursos estatais, moradia das *classes mais favorecidas* e uma periferia desprovidos desses mesmos recursos, carente de infraestrutura, sendo bases de moradia para as *classes menos favorecidas*.

Segundo Correa (1989), essa separação seria a expressão espacial das classes sociais, ou em outras palavras, o rebatimento no território da diferenciação entre estas classes. Isso geraria o que o autor denomina de *segregação residencial*²¹, que baseado em Castell define como "a tendência a uma organização espacial em áreas de forte homogeneidade espacial interna e de fortes disparidades entre elas" (op. cit, p.60)

A contribuição de Harvey sobre o assunto parece nos ajudar a compreender melhor essa definição. Segundo o autor:

“Diferenciação residencial significa acesso diferenciado a recursos necessários para adquirir oportunidades de ascensão social. As oportunidades como educação podem estar estruturadas de forma que um bairro de classe operária seja “reproduzido” em outro bairro ou no mesmo bairro na próxima geração” (*idem*, p. 65)

Esta segregação pode ser percebida através da capacidade de que cada grupo social tem de pagar pela residência que ocupa, ao qual apresenta diferentes características referentes ao tipo e a localização. Ou seja, as áreas sociais resultam das soluções que as classes ou frações de classes encontram para resolver o problema de como e onde morar. Em outras palavras:

"O como e o onde se fundem, dando origem as áreas que tendem a ser uniformes internamente em termos de renda, padrões culturais, valores e, sobretudo, em termos dos papéis a serem cumpridos na sociedade pelos seus habitantes. Essa tendência se afirma de forma mais marcante nos extremos da sociedade, isto é, nos grupos mais elevados e mais baixos da sociedade" (*ibidem*, p. 63)

Conforme ainda Corrêa, esses espaços segregados seriam gerados por dois fatores. Primeiramente o Estado, como agente não neutro²², tem na elaboração de leis e normas sobre o

²¹ Segundo o autor esse seria um processo inerente ao aparecimento da forma cidade, não apenas da cidade capitalista, sendo nessa última a segregação tomaria novas dimensões espaciais.

²² Corrêa sistematiza em um esquema analítico a existência dos seguintes agentes sociais que têm influência no

uso do solo e na provisão de serviços público nas diferentes áreas da cidade uma das formas de gerar segregação, ou seja, por exemplo, ao direcionar os recursos estatais para o provimento dos serviços de água, esgoto e calçamento em uma determinada área em detrimento de outra, de forma a atender interesses de grupos específicos.

Outra forma de segregação produzida diretamente pelo Estado se daria na forma de criação do núcleo urbano iniciado do zero. Segundo Corrêa (op. cit, p 28):

Através de política conjugada de renovação urbana - abertura de modernas vias de tráfego - o Estado capitalista viabiliza simultaneamente vários interesses. De um lado, via expulsão de pobres residentes em cortiços junto ao centro da cidade, redireciona a segregação residencial e viabiliza o capital imobiliário que têm oportunidade de realizar bons negócios em áreas onde o preço da terra é, pela proximidade do centro, bastante elevado: é a renovação urbana. Mas viabiliza também a ampliação do capital de empreiteiras e cria condições de uma circulação mais eficiente, viabilizando assim a produção de novos meios de transporte, entre eles aquele de uso individual. Os exemplos são numerosos: o mais famoso é aquele de abertura de *boulevards* de Paris pelo barão Haussman no final do século passado. Mas os exemplos brasileiros são notáveis: a abertura da Avenida Rio Branco, a principal do centro do Rio de Janeiro, e a demolição de cortiços nessa área no começo do século, é um deles...

Subjacente a ação estatal, a ação da classe dominante, ou ao menos frações dela, reforça a segregação residencial. Ela ocorre no sentido de *auto-segregação* ou da *segregação imposta*. O primeiro ocorre na medida em que a classe dominante ou suas frações tem a possibilidade de escolher onde morar; excluindo o restante da população. O segundo ocorre quando elas segregam os outros grupos sociais na medida em que controlam o mercado de terras, a incorporação imobiliária e a construção, direcionando a ocupação do solo pelos demais grupos. O Estado intervém aqui de maneira indireta²³.

A história se desenvolve e junto com ela as transformações da cidade do Rio de Janeiro. Mas ao que tudo indica, segundo Abreu (2013), mesmo em movimentos em que se acentuam ou em que se atenuam a tendência de estratificação social presente na estrutura núcleo-periferia do Município, ela não apresenta grandes transformações, do ponto de vista qualitativo, no período pós 30, não nos interessando assim o aprofundamento da análise da evolução

"fazer a cidade: (a) os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; (b) os proprietários fundiários; (c) os promotores imobiliários; (d) o Estado; e (e) os grupos sociais excluídos. Para o autor a ação dos agentes se faz dentro de um marco jurídico que regula todos eles, não sendo ele neutro.

²³ Exemplo: "Através do financiamento dos consumidores e às firmas construtoras, ampliando a demanda solvável e viabilizando o processo de acumulação capitalista" (CORRÊA, 1989, p 6)

subsequente do espaço urbano²⁴. Nas palavras do autor:

“O final do período encontra a cidade já bastante estratificada socialmente. A burguesia concentra-se na Zona sul e na Zona norte, áreas que continuamente recebem benesses do Estado e das concessionárias de serviços públicos. O proletariado, por sua vez, espalha-se por subúrbios carentes e pelos municípios da Baixada, mais carentes ainda. Exceção à regra são as áreas industriais da zona sul (Gávea, Jardim Botânico, partes de Botafogo e Laranjeiras), que abrigam uma considerável população operária, mas que já tem os seus dias contados devido à valorização do solo” (ABREU, *op cit*, p. 143)

Se por um lado podemos afirmar que esse processo afeta diretamente as classes mais pobres do ponto de vista de apropriação do espaço urbano, por outro a homogeneização dos indivíduos em uma mesma classe social, ou seja, a igualdade entre diferentes grupos com percepções espaciais diferentes, não é suficiente para compreender o tema em sua profundidade.

I.5 Racismo e segregação racial

A contribuição de Andreilino Campos ao definir território, faz um importante contraponto à esta leitura. Segundo o autor, as condições mínimas de constituição de um território são dadas por “um campo de forças, uma teia ou rede de relações sociais que, a par de sua complexidade interna, define, ao mesmo tempo, um limite, uma alteridade: a diferença entre ‘nós’, os insiders, e ‘outros’, outsiders” (SOUSA, 2007, p. 86, *apud* CAMPOS, 2012b, 76-78).

Ainda sobre a definição de território Campos afirma que neste sentido, o “‘eu’, o ‘nós’ e os ‘outros’” incluem-se e são excluídos, de acordo com quaisquer sistemas sociais existentes, atores (pessoas), agentes e sujeitos se reconhecem mutuamente como parte do sistema e estranham os demais (CAMPOS, *op. cit.*).

Ou seja, nesse caso Campos dialoga diretamente com a questão da identidade e território, que só faz sentido no contexto se pensarmos na identidade em termos étnicos e raciais. Contexto esse que é marcado por tensões raciais provenientes de um sistema escravista que apresentava reflexo no período de sua extinção. Segundo Pinto (1988, p. 274), essa tensão era provocada

24 A análise do período subsequente estará contemplada no capítulo 2 desse trabalho, através da perspectiva de análise das favelas.

pelo “o fato de o negro ter começado a sua história no Brasil como escravo, como força de trabalho privadamente apropriada pelo senhor branco, [seria] o marco zero das tensões raciais neste país”, estabelecida pela relação servil, imprimido ao negro e a senhorial, imprimido ao branco.

Essa estrutura de tensões raciais, não terminaria e sim se transformaria em um período pós abolição da escravatura. Ainda segundo Pinto (op. cit.), essa tensão em um primeiro momento se manteria constrangidas pelo discurso de uma falsa democracia racial, escondendo as relações de racismo, influenciado pelo fato de quase não haver nenhuma mobilidade social da população negra, ou seja, sem ameaça de privilégios. Com a ascensão social de uma parcela, mesmo que pequena, da população negra, cresce também, e dessa forma se torna mais visível, o preconceito e o racismo.

Entende-se aqui como racismo e preconceito uma relação discriminatória entre indivíduos com base em percepções econômicas, étnicas ou culturais. Em outras palavras:

“O preconceito social, étnico e racial denota uma predisposição psicológica de um indivíduo contra o outro que não lhe é igual em termos econômicos (condições sociais distintas às suas), fenotípicos (cor da pele, tipos de cabelos, formas faciais e demais atributos visualmente identificáveis que denunciem, de alguma forma a origem familiar) ou culturais (língua falada, dialetos ou sotaques, modo de trajar, religião, forma de organização da família, identidade territorial e dimensões a estas assemelhadas)” (PAIXÃO *et alli*, 2010, p. 20)

Essa discriminação tem efeitos práticos sobre a realidade de quem ela atinge. Ainda segundo o Relatório de desigualdades raciais:

A discriminação social, étnica e racial corresponde a uma prática individual e institucional de determinadas pessoas, agindo em nome pessoal ou à frente de instituições, que, diante de outros indivíduos portadores de descritivos distintos aos seus em termos econômicos, culturais ou físicos, pelas razões já comentadas, os preterirão no acesso às oportunidades para a aquisição de ativos econômicos e imateriais, bem como aos direitos individuais ou coletivos. (op. cit., p. 21)

Baseado nessa análise, a partir de um contexto de início de urbanização da cidade do Rio de Janeiro, em um cenário de assimetria de poder nas relações raciais, onde a população negra, vista como o “outro” por uma elite branca, é maioria entre os mais pobres, a análise da formação da cidade, através do enfoque sobre a população negra, que além de sofrer pela segregação residencial através da sua condição de classe, também sofreu segregação racial proveniente dos elementos aqui já citados, é fundamental para entender esse processo em sua profundidade.

CAPÍTULO II. QUILOMBO, CORTIÇO, FAVELA E A FORMAÇÃO ESPACIAL DA CIDADE

Como visto no capítulo anterior, o período que vai de 1870 a 1930 apresenta características relevantes para o entendimento do processo de organização espacial da Cidade do Rio de Janeiro. No final desse período a cidade já se encontra com uma estratificação social já bem definida, com uma formação do seu espaço urbano caracterizado por uma dicotomia núcleo e periferia, percebida através da segregação residencial.

No entanto, para o entendimento mais visível do processo de apropriação dos espaços urbanos é preciso compreender a importância da propriedade privada, consubstanciada pela questão habitacional no Brasil e consequentemente na cidade do Rio de Janeiro. Como já discutido no capítulo anterior, o déficit habitacional é um problema crônico da cidade que atravessa todos os períodos estudados até o momento. Ao tratar do assunto, Campos contextualiza de maneira histórica como isso afeta as classes mais pobres, dizendo que:

“Historicamente, sobretudo na Cidade do Rio de Janeiro, as favelas, assim como os cortiços, surgiram no cenário urbano carioca para suprir o hiato formado pelo déficit habitacional, abrigando, inicialmente, em sua grande maioria, uma massa de pobres que procuravam habitar próximo aos locais onde era oferecido trabalho, principalmente para aqueles que não detinham qualificação profissional” (CAMPOS; 2012a, p. 21)

Em seguida o autor prossegue sua argumentação afirmando que:

“Por não se constituírem em indivíduos fenotipicamente enquadrados nos ideais de monarquistas e, posteriormente, de republicanos, nos termos colocados por CHALHOUB (1996a; 1996b), SODRÉ (1998) e CUNHA (1985), entre outros autores, eles observam que os negros escravos ou alforriados foram excluídos da prática política e marginalizados economicamente, apontados pela sociedade da época – permanecendo até os dias atuais, agora de maneira mais subjetiva – como “vadios”, “vagabundos”, “desocupados” (BASBAUM, 1976:179-83) e outros termos depreciativos sociais, que, na base, tinham como pano de fundo o preconceito racial, fruto do estigma legado pela Coroa portuguesa ainda no século XVII.” (op. cit., p 21)

Portanto, segundo o autor, fica claro que dentro de um projeto de cidade que exclui as grandes massas pobres da população de um direito a uma necessidade básica a própria

existência em um centro urbano, que é o direito a moradia, os negros sofreram mais com esse processo uma vez que não faziam parte do projeto de nação que se desenvolvia na época.

De acordo com Campos, esse projeto de nação se refletia, por exemplo, nas formas como o estado garantia ou restringia direitos (CAMPOS 2012a, p. 41-50). No caso, o autor aponta a restrição do direito à terra como fator de promoção de desigualdade. Em um momento de pré-abolição, a “exclusão dos homens negros livres do acesso à terra era importante, por sua vez, para garantir a mão de obra de reserva, particularmente em culturas que exigiam trabalho intensivo”.

O movimento de exclusão do negro na sociedade fluminense apresenta vários aspectos. Campos (2012a) lista que faz parte desse movimento a não aceitação da cultura negra nas suas mais variadas formas, além de outras formas de estigmatização desta população, como forma de se consolidar preconceitos. Assim, baseado em Ianni, segundo o autor,:

O preconceito contra o negro e o mulato, ainda no período escravista, é um fenômeno que exprime a negação da negação, isto é, revela já então o germe da nova *submissão* do negro livre. O preconceito, como expressão das contradições propícias à disposição hierarquizada das camadas sócias, subsiste ao mundo onde estas persistem (IANNI, id., ibid, p.219). O movimento social posterior é de não reconhecimento do “outro”, apesar de brancos, negros e pardos gozarem do mesmo status social: serem *livres*. (op. cit, p.49)

Nesse sentido, tendo em vista o processo de inserção social e da produção de exclusões características do estado brasileiro, sobretudo no caso da Cidade do Rio de Janeiro, e que alguns segmentos sociais, além de discriminados, foram segregados em espaços rejeitados pela sociedade em geral. Deste modo, cumpre-se analisar as características e determinações desse processo, destacando os motivos que levaram a permanência ou remoção territorial das populações mais pobres da cidade, sobretudo dos negros.

Como a questão da propriedade vista a partir da problemática da habitação na Cidade do Rio de Janeiro torna-se central nessa análise, torna-se também fundamental entender o *locus* de moradia dos mais pobres, majoritariamente formados por pretos e pardos, ou seja, a criação e o desenvolvimento das favelas no município em sua origem, assim como a relação do espaço quilombola com o espaço urbano que se constituía.

De acordo com Campos (2012a), dentre todas as teorias dos surgimentos das favelas, as mais aceitas defendem o argumento do déficit habitacional e a questão da proximidade do local

de trabalho como determinante para a criação desse tipo de comunidade. Não menos importante os quilombos periurbanos possuíam também como característica a importante possibilidade de garantir refúgio aos negros fugidos ou aos brancos pobres com problema com a justiça em uma relação comercial e cultural com o resto da cidade, criando o que Gomes (2006) conceitua como “campo negro”²⁵, similar as redes de solidariedade existentes nas favelas que surgem depois.

Portanto, será trabalhado nesse capítulo o argumento de Andreilino Campos de que “o quilombo se transmuta em favela”. Para isso serão desenvolvidos a relação do quilombo, a favela e a cidade, através da perspectiva de apropriação dos espaços urbanos.

II.1 Relação do Quilombo e a formação espacial da cidade:

Os quilombos no Brasil se desenvolveram de forma a ser um polo de resistência da população escrava perante o poder colonial e posteriormente imperial²⁶. Apesar de pouco estudado em sua forma urbana, teve papel fundamental no processo de expansão da cidade do Rio de Janeiro. Por se constituir em uma forma contestatória de apropriação do território, os constantes embates entre os quilombolas e a ordem imperial, provocaram a interiorização da cidade. (CAMPOS, *op. cit.*).

Sua localização era pensada de forma a ser um espaço que possibilitasse a resistência às investidas do Império. Não é por menos que privilegiava lugares que tivessem o acesso dificultado, visando a tentativa de defesa do território ou facilidade na fuga, se necessário. Nas palavras de Gomes (2006, p 38):

“A localização geográfica foi fator fundamental para a sobrevivência e autonomia das comunidades de escravos fugidos, na maioria das regiões onde elas se estabeleceram no Brasil – e mesmo em outras partes das Américas, como Jamaica e Guianas. Não só em relação à constituição de economias, ecossistemas e territorialidades, mas também nos permanentes embates contra as expedições punitivas. A maior parte das comunidades de fugitivos, sempre que possível não totalmente isolados das áreas de cultivo, fossem exportadoras ou não, e dos pequenos centros de comércio e entrepostos mercantis circunvizinhos. Essa proximidade, entre outras funções, garantia as trocas mercantis frequentes entre os quilombolas, escravos nas plantações e vendedores locais. Contudo, se os locais

25 O conceito de “campo negro” será trabalhado posteriormente.

26 Opta-se daqui em diante em discutir apenas as relações do quilombo com o Império, mantendo-se coerente com o recorte temporal selecionado.

escolhidos levando em conta expectativas mercantis, também deveriam oferecer refúgios seguros contra as investidas policiais.”

Por ser a cidade mais populosa do país por ocasião de 1821 e por possuir uma massa de população negra, em torno de 60% da população total, o Rio de Janeiro possuía todas as condições para abrigar quilombos, tanto na sua área urbana, quanto rural, uma vez que a população escrava fugida das freguesias rurais obtinha a chance de se misturar com a população negra alforriada da cidade. Os charcos, encostas dos morros, sobretudo as que apresentavam coberturas florestais, serviam como lugares (ocultos) para a construção de mocambos²⁷ e abrigava o contingente variado de etnias – desde escravos fugitivos, libertos, a brancos com algum problema de ordem legal, e outros – em cada um deles. (CAMPOS, *op. cit.*, p. 34).

Portanto, não é de se espantar que além do encontro de registros referentes a quilombos urbanos, existem também indícios de quilombos em um perímetro próximo do então centro da cidade. Além das florestas Andaraí e da Tijuca, segundo Campos (*op. cit.*, p. 35) existiam indícios fortes da presença de quilombos na então freguesia da Lagoa.

Para entender o processo de apropriação desses territórios é preciso antes esmiuçar os conceitos de territorialização, territorialidade e identidade. Para Campos, baseado em Corrêa, a territorialização se define na apropriação de um espaço por um dado segmento social²⁸. Por outro lado, a territorialidade, segundo Campos, baseado em Souza, “adquire um sentido mais amplo, revestido de uma ação política do indivíduo, a diferença entre 'nós', membros de determinado grupo, e os 'outros' que não pertençam ao nosso grupo” (*op. cit.*, p. 36)

Baseado nesses conceitos Campos (2012a) afirma que:

“Enquanto a territorialização de negros fugitivos se dava próximo às áreas habitadas, pequenas povoações interioranas, o mesmo não se poderia dizer da territorialidade, considerada um dos principais passos para o desenvolvimento da identidade espacial do grupo com o espaço apropriado – atributo que se liga ao sentimento coletivo (*op. cit.*, 36)

Ainda tratando sobre a questão da territorialidade o autor prossegue afirmando que:

A identidade espacial dos quilombolas, eventualmente, se realizava, mas geralmente, pela própria dinâmica espacial, era considerada tênue. Fato explicado em parte pela mobilidade constante do grupo, que dificultava uma permanência, não criando uma territorialidade,

27 De acordo com Campos (2012, p.32) o “quilombo era uma designação de fora: os negros preferiam chamar seus agrupamentos de 'cerca' ou 'mocambo’”

nem tampouco a identidade espacial. (*idem*, p. 36)

Apesar de a territorialização quilombola ter sido um processo desprovido de uma identidade espacial e de uma territorialidade propriamente percebida, ocorreu concomitantemente ao andamento da formação de uma rede de solidariedade que foi fundamental para a sua manutenção durante toda à sua vida.

Tais redes de solidariedade eram definidas como “campos negros”. Essas redes eram constituídas de um conjunto de relações estabelecidas entre os vários atores presentes na área em questão. Nas palavras de Gomes (2006) define-se “campo negro” como:

Uma complexa rede social permeada por aspectos multifacetados, envolvendo, em determinadas regiões do Brasil, movimentos sociais, assim como práticas econômicas com interesses multifacetados. Tal qual uma arena social, constituiu-se palco de lutas e solidariedade conectando comunidades de fugitivos, cativos nas plantações e nas áreas urbanas vizinhas, libertos, lavradores, fazendeiros, autoridades policiais e outros tantos sujeitos que vivenciaram os *mundos da escravidão* (*op. cit.* p.45)

A vista disso, o desenvolvimento dos quilombos, a luz do debate da apropriação dos territórios da cidade, segundo Campos:

“...além de se constituir numa resistência ao sistema escravagista, participava do movimento de expansão da cidade. A proximidade dos quilombos com as áreas habitadas, tanto nas freguesias urbanas como nas rurais, fazia com que essas estruturas espaciais, de temporalidade flexível, funcionassem como ponto avançado das redes de comunicação entre os diversos atores envolvidos no processo. Ao menos sinal de invasão, ativavam-se os fluxos de informação, avisando do iminente perigo. Informados, os quilombolas armavam estratégias, que geralmente surpreendiam os responsáveis pela operação. O quilombo, depois de descoberto o sítio onde estava localizado, era incorporado pela cidade, que lhe dava destinação diversa. Caso o mocambo pertencesse a uma freguesia rural, é provável que a incorporação fosse feita pelos proprietários de terras locais” (*op. cit.* p. 40)

Isto posto, pode-se afirmar, que os territórios quilombolas, em seu movimento constante de conquista e perda de território, cumpriu um papel fundamental no que diz respeito a expansão da malha urbana da cidade. Eles foram capazes de ampliar a franja periurbana do município, enquanto esse espaço não se transformou em um espaço transmutado em favela.

II.2 Criações das primeiras favelas

Para entender a favela como *locus* de moradia dos mais pobres, é necessário compreender o contexto em que ela surge. O debate a cerca desse tema não é consenso entre os pesquisadores, portanto, para facilitar o desenvolvimento desse trabalho se optará pela tese de Chalhoub (1996).

Segundo o autor, por ocasião da transformação de uma sociedade de base escravista, para uma sociedade de homens “livres” surge com ela a necessidade de alteração das formas de dominação. Ou seja, se antes a responsabilidade de manter o produtor – o negro – atrelado diretamente a produção era de exclusividade do senhor/proprietário, através de uma *combinação de coerção explícita e medidas de proteção e “recompensas paternalistas”* posteriormente existe a necessidade de garantir, de uma nova forma, que os negros trabalhassem, para garantir a produção de riqueza de seus antigos senhores.

É nesse contexto que se intensifica o discurso sobre “classes perigosas”. Esse discurso associava diretamente as “classes mais pobres” as “classes perigosas”, ou seja, via nas classes menos abastadas características como o vício e a ociosidade. Sob a “teoria” da suspeição generalizada, ou seja, de que todos os pobres eram suspeitos até que provassem o contrário, o Estado passou a agir de forma a garantir as necessidades de um novo ordenamento social. Nas palavras de Chalhoub (1996) :

“Já que não era mais possível manter a produção por meio da propriedade da própria pessoa do trabalhador, a “teoria” da suspeição generalizada passou a fundamentar a invenção de uma estratégia de repressão contínua fora dos limites da unidade produtiva. Se não era mais viável acorrentar o produtor ao local de trabalho, ainda restava amputar-lhe a possibilidade de não estar regularmente naquele lugar. Daí o porquê, em nosso século, de a questão da manutenção da “ordem” ser percebida como algo pertencente à esfera do poder público e suas instituições específicas de controle polícia, carteira de identidade, carteira de trabalho etc. Nenhum desses elementos estava no cerne da política de domínio dos trabalhadores na escravidão; na verdade, até 1871, não existia sequer algum registro geral de trabalhadores” (*op. cit* p 24)

Portanto, se a “teoria” de suspeição generalizada afetavam os pobres de forma geral, afetava mais uns que outros. Os negros da época sofriam com as “teorias” raciais que inferiorizavam os negros em benefício à população branca. Essas teorias eram baseadas em

discursos que viam nos negros características biológicas/fisiológicas insuperáveis, fazendo com que esses grupos carreguem esse estigma durante um bom tempo (CHALHOUB, *op. cit.*).

No entanto, as classes pobres não eram vistas como classes perigosas não somente pelo viés da organização do trabalho e manutenção da ordem pública. Eram vistas também como perigo de contágio. Seus espaços de moradia, a saber os cortiços, eram vistos como focos de doenças contagiosas.

Se desenvolve então a ideologia higienista²⁹. Já em gestação da chegada família real portuguesa em 1808, é na segunda metade do século XIX que esse pensamento ganha força, em contexto de grandes epidemias que assolaram a cidade do Rio de Janeiro. A identificação dos cortiços como fator de propagação de febre amarela faz com que tome-se providências para a sua rápida eliminação.

Em 1870 o surto de febre amarela que assolou a cidade faz com que as autoridades da época aumentem suas preocupações com a proliferação dos cortiços. Uma das grandes preocupações do período é a forma que essa doença afetava os imigrantes, que faziam parte do projeto de nação que se dava na época. Segundo Chalhoub:

“...o que estava ocorrendo na década de 1870 era que a febre amarela, com os infalíveis estragos que provocava entre os imigrantes recentes, passou a ser percebida como um empecilho à ideia dos cafeicultores de “suavizar” -por assim dizer – a transição do trabalho escravo para o trabalho “livre” por meio da imigração europeia. A destruição dos cortiços fizera-se então indispensável, entre outras coisas, porque na imaginação de políticos e higienistas do período essas habitações estavam irremediavelmente associadas a imigrantes morrendo de febre amarela. Em outras palavras, os cortiços supostamente auferiam à capital do Império – e o seu principal porto de entrada – a reputação da cidade pestífera, desencorajando assim que os europeus imigrantes em potencial decidissem “fazer a América” no Brasil” (CHALHOUB, *op. cit.*, p. 89).

É nesse contexto que o cortiço “Cabeça de porco” é demolido em 1894. Um dos cortiços mais famosos da época, contou com um grande aparato da administração pública, possibilitando a sua destruição. Esse episódio deixou mais de 4 mil pessoas desabrigadas, fazendo com que

29 A origem do pensamento higienista moderno data do século XVII, período de epidemias na europa, através das ideias do médico inglês Thomas Sydenham (1626-1689). Tinha como ideia básica a *relação íntima entre certas doenças e o meio natural*. Segundo a teoria existiam enfermidades (1) epidêmicas, isto é, determinadas por uma alteração secreta e inexplicável da atmosfera” e as (2) estacionárias e produzidas por “uma oculta e inexplicável alteração ocorrida nas entranhas mesmas da Terra”. Do ponto de vista social apontava algumas causas: Superlotação do ambiente, insuficiência da ventilação, pouca insolação, sujeira dos logradouros públicos e excesso de trabalho e má alimentação. (ABREU, 1996)

Chalhoub (1996) baseado em Lilian Fessler Vaz desenvolve-se a seguinte tese:

“O prefeito Barata Ribeiro, num magnânimo rompante de generosidade, mandou facultar à gente pobre que habitava aquele recinto a retirada das madeiras que poderiam ser aproveitadas em outras construções. De posse do material para erguer casinhas precárias, alguns moradores devem ter subido o morro que existia lá mesmo por detrás da estalagem” (*Idem*, p. 17)

Ainda apoiado em Vaz, Chalhoub prossegue:

“Um trecho do dito morro [morro da Favela ou providência] já parecia até ocupado por casebres, e pelo menos uma das proprietárias do Cabeça de Porco possuía lotes naquelas encostas, podendo assim até manter alguns dos seus inquilinos. Poucos anos mais tarde, em 1897, foi justamente nesse local que se foram estabelecer, com a devida autorização dos chefes militares, os soldados egressos da campanha de Canudos” (*Ibidem*, p. 17)

Assim sendo nasce a primeira favela do Rio de Janeiro. Fruto de uma cidade não pensada para abrigar a sua população mais pobre, que em sua grande maioria é negra, ela passa a se apropriar dos espaços renegados da cidade. Nesse sentido, a favela se torna um espaço de "resistência e sobrevivência às adversidades impostas aos grupos sociais recém expulsos do campo ou provenientes de áreas urbanas submetidas às operações de renovação, que lutam pelo direito à cidade." (CORRÊA, 1989, P 30)

II.3 Diáspora negra, segregação espacial e racial

Favela, quilombo e cortiço, nascem e se desenvolvem como *lócus* de moradias da população mais pobres. A exceção desse último, favela e quilombo têm papel fundamental no processo de expansão da malha urbana do Rio de Janeiro. Ambos os tipos de moradia têm em comum serem, ou terem sido enquanto duraram, espaços “estigmatizados”. Dentro dos mais pobres, mesmo dentro de uma gama de “grupos” e “etnias” que sofreram também com esse processo de exclusão social, quer-se aqui acreditar, que diante de tudo que foi aqui argumentado até o momento que o “estigma, apesar de ser generalizado, atinge, sobremaneira, o negro e, de modo mais virulento, o negro favelado”. (CHALHOUB, *op. cit*)

O quilombo, enquanto espaço de resistência, só teve função de existir ao passo que a escravidão ainda era realidade. Nesse sentido, sobe o ponto de vista da expansão urbana, Campos (1996) baseado em Maurício de Abreu aponta evidências que, assim como visto no capítulo anterior, quando os trens e bondes aceleravam o processo de expansão urbana da cidade:

“Muitas áreas cortadas pelos trilhos e em torno deles, ficassem vazios, espaços que poderiam ter sido ocupados também por quilombolas. Nesse caso, mais uma vez estamos nos referindo à áreas de quilombagem, que, possivelmente, foram transmutados em favelas, como Dona Marta, Babilônia, Pavão- Pavãozinho, Vidigal, Formiga, Chácara do Céu, Coroadó (a maior parte localizada acima da cota 100³⁰ e consideradas de difícil acesso até os dias de hoje)” (CAMPOS, 2012a, p. 70,)

Se do ponto de vista da resistência o quilombo não tem mais função no período posterior ao fim da abolição as favelas surgem e se expandem como forma a substituir os quilombos nesse quesito. De acordo com Corrêa (1989) o modelo de expansão urbana das economias exportadoras se dá no sentido centro periferia, tendo o quilombo, e a favela posteriormente, participado desse movimento de dupla forma. A primeira se dá na forma tradicional centro-periferia e a segunda no fluxo contrário, indo contra os projetos de urbanização existentes até então, estabelecendo assim uma resistência.

Nesse sentido a população pobre se apropriou de espaços primeiramente considerados de pouco valor pelas elites dominantes. Ao passar do tempo, o Estado, associado às elites dominantes, redefiniram os usos dos espaços urbanos de acordo com os próprios interesses. Com isso, ao mesmo tempo que as favelas se proliferam pela cidade, algumas são removidas do seu local de origem.

Nesse sentido, dando prosseguimento a série de reformas empreendidas pelo governo Pereira Passos, em 1920 o então prefeito Carlos Sampaio³¹ promove, “em nome da aeração e da higiene” (ABREU,2013, p. 76) a remoção do Morro do Castelo. Segundo Abreu (2013), o

30 Em topografia, cota é a altura de um ponto em relação a um plano horizontal de referência, geralmente o zero hidrográfico ou o nível médio do mar.

31 É no período de governo de Carlos Sampaio que outras grandes importantes obras urbanísticas foram realizadas na cidade do Rio de Janeiro. Segundo Abreu (2013), deve-se a Carlos Sampaio: “A construção da Avenida Portugal (no recente e ainda desabitado Bairro da Urca) e da Avenida Maracanã; o alargamento da Avenida Niemeyer, recentemente construída; a canalização de rios na tijuca, a reconstrução da Avenida Atlântica (novamente castigada por forte ressaca), a concessão de terrenos na Urca para serem loteados por companhia particular; e a concessão, por permuta, do terreno onde está situado hoje o Jockey Clube Brasileiro, na Gávea” (ABREU,2013, p. 77). Além disso o autor lista duas importantes urbanísticas que influenciaram diretamente na dinâmica socioespacial da cidade: A construção da Avenida Rui Barbosa, que valorizou os locais no entorno e a construção da Avenida Pessoa que possibilitou a ocupação da Lagoa pelas classes dominantes.

Morro havia se tornado área de moradia de inúmeras famílias pobres que se beneficiavam dos aluguéis baratos da região. No entanto, o Morro se situava na “área de maior valorização do solo da cidade, a dois passos da avenida Rio Branco, daí porque era preciso eliminá-lo, não apenas em nome da higiene e da estética, mas também da reprodução do capital”.

Posteriormente, outros morros e favelas da Cidade foram removidos pelo Estado. Dentre eles pode se destacar outro sítio histórico para o município: o Morro de Santo Antônio (1952 – 1956). Campos (2012a) destaca que essa remoção se deu de forma compulsória e é marca de uma relação estreita entre os interesses das classes dominantes e o Estado. Segundo o autor, em um período de estagnação do setor de construção civil, entre em voga novamente o processo de desconstrução dos espaços favelados, através de políticas públicas que facilitem o processo. Para o autor:

“Entra em cena a ideologia da casa própria, higiênica, distante do local de trabalho, com proporções mínimas, viabilizada por financiamento externo e pela centralização do recolhimento do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) dos trabalhadores, instituído na década de 1960. Essa política [FGTS], que perdurou entre 1962 e 1974, possibilitou a desconstrução de mais de 80 favelas, a demolição de cerca de 26.000 moradias e a remoção de mais de 140.000 moradores” (CAMPOS; *op. cit.* 76)

Portanto, assim como visto no capítulo passado, através de Corrêa e Abreu, Campos ressalta a importância do Estado associado aos interesses das classes dominantes como agentes segregadores dos espaços urbanos. Segundo o autor:

“... o Estado, associado aos interesses das classes dominantes e acionando seu aparelho de repressão, definiu os diversos usos do solo urbano, excluindo parcelas significativas da população. No que diz respeito às classes mais pobres, compostas em sua grande parte por negros (libertos ou fugidos da escravidão), e que já se estabeleciam dentro e fora da cidade legal, no que Chaloub (1996) denominou 'cidade negra', foram vitimizadas na questão da formação da identidade socioespacial, impedidas de permanecer por longos períodos em uma parcela do solo urbano. Segundo o autor, em sua definição sobre o que acreditava ser a 'cidade negra', transgressora de ordem da 'cidade senhorial', onde predomina a ordem estabelecida pelo Estado tendo em vista os interesses das classes dominantes, os negros e brancos pobres não estavam em consonância com os planos da cidade ideal, 'europeizada' (op. cit. p. 77)

Portanto, assume-se aqui o argumento de Andreilino Campos, de que o espaço quilombola fora transmutado em espaço favelado, ou seja, admite-se que as populações pobres, através de suas apropriações dos espaços periurbanos, ilegais à luz do poder público, participaram da construção do espaço urbano das cidades. Isto é, a favela guarda aspectos quilombolas, se caracterizando assim em um dos espaços segregados da cidade.

CAPÍTULO III. SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL E RACIAL ATRAVÉS DO CENSO DE 2010

Os capítulos anteriores desse trabalho nos apresentaram elementos sobre as origens da formação dos espaços segregados no Rio de Janeiro. Através da sua análise vimos que a formação do espaço urbano na Cidade se deu de forma desigual, e que, se por um lado afetou as classes mais pobres, de outro, essa classe tem uma cor, ou seja, é predominantemente negra.

Segundo Campos (2012a) esse processo de exclusão se dá por dois vieses. O primeiro, o econômico, tem origem no aparato institucional, como se percebe pela Lei de Terras de 1850, onde se proibia a propriedade do solo, principalmente agrícola, para a população não branca, impedindo assim, segundo o autor, o crescimento de uma classe média negra. Espacialmente a exclusão se transforma enquanto tal através da separação do uso do solo urbano. Como os espaços mais valorizados foram apropriados pela população de maior renda, cabem os mais pobres, em sua maioria pretos e pardos, procurarem lugares não valorizados para habitarem, muitos optando pela favela.

Segundo Corrêa (1989), como visto no primeiro capítulo desse trabalho, o processo de segregação residencial é inerente ao aparecimento da forma Cidade e têm como características a forte homogeneização social interna dos grupos que ocupam um espaço, em contraste com os outros espaços, sendo essas áreas de também possuidoras de uma tendência a uniformização interna em termos de renda, padrões culturais e valores.

Tendo em vista a contribuição até o momento, esse presente capítulo pretende apresentar uma série de dados atuais que reforcem os argumentos utilizados até o momento. Para isso serão expostos dados que relacionem a população moradora das favelas, sempre que possível relacionando com outras variáveis, como cor da população³², renda domiciliar e taxa de

³² O IBGE fornece dados referentes a cor da população para brancos, pretos, pardos, amarelo e indígenas. Opta-se aqui pela junção da população preta e parda na população "negra" e a junção da população indígena e amarela em "outros."

urbanização.

Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do Censo do IBGE 2010 para a definição de favela. Segundo o instituto, aglomerado subnormal seria um conjunto de 51 unidades habitacionais ou mais, caracterizado pela ausência de título de propriedade e, pelo menos, uma das características a seguir: (1) irregularidade das vias de circulação e do tamanho e formas do lote; (2) carência de serviços públicos essenciais (como coleta de lixo, rede de esgoto, rede de água, energia elétrica e iluminação pública. Mesmo com as possíveis limitações que essa definição nos dá ela será a adotada daqui pra frente.³³

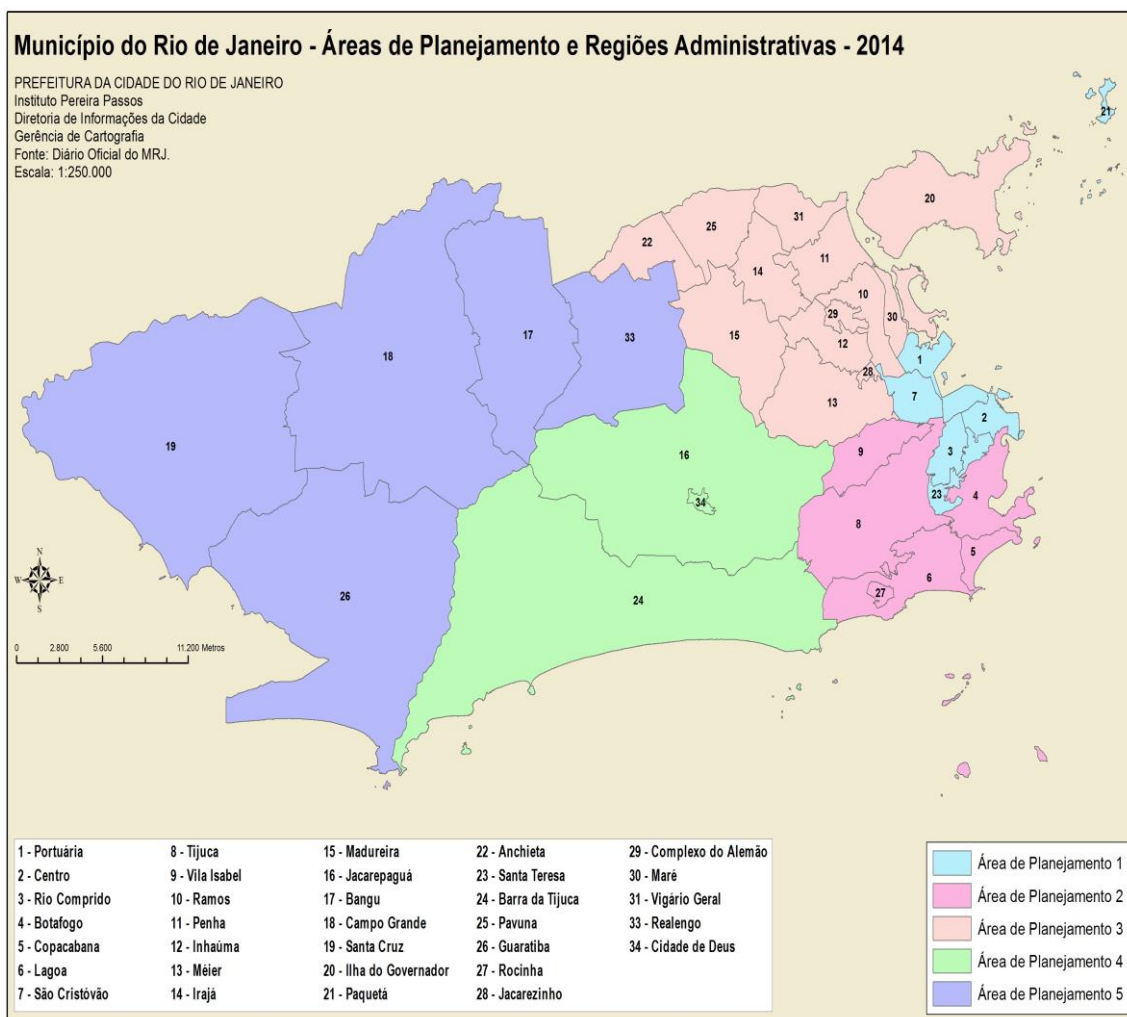
Para a elaboração de tal análise o presente capítulo será dividido de forma a analisar a Cidade do Rio de Janeiro como um todo e as cinco diferentes áreas de planejamento do município, de forma a dar conta das especificidades de cada região da Cidade.³⁴ Por ser constituída de mais de 160 bairros utilizaremos aqui principalmente o recorte de Região Administrativa e Áreas de Planejamento (ver mapa 2), sendo que sempre que possível comparar a situação da população moradora das favelas com a população moradora do "asfalto".³⁵

33 Apesar de ser o mais utilizado na literatura atual sobre o tema, o conceito de “aglomerados subnormais” tem seus problemas e não é consenso. O Instituto Pereira Passos – Rio, por exemplo, faz uma estimativa e através da análise dos setores censitários, adiciona outras favelas que não são consideradas pelo IBGE, dando uma diferença de 4% de população favela. (CAVELIERI; VIDAL, 2012)

34 O Rio de Janeiro é organizado por 5 Áreas de Planejamento, 33 Regiões Administrativas e 160 Bairros segundo o Instituto Pereira Passos - Rio de Janeiro.

35 Por ser uma palavra coloquialmente utilizada pela população fluminense, utilizaremos ela aqui em seu sentido mais comum, ou seja, representando as moradias que não são consideradas favelas.

Mapa 2 – Mapa da cidade do Rio de Janeiro, por região da cidade e Área de Planejamento



III.1 Cidade do Rio de Janeiro

Segundo os dados do Censo de 2010 a cidade do Rio de Janeiro possui 763 moradias consideradas favelas. Porém sua distribuição na cidade do Rio de Janeiro não é feita de forma homogênea. Como se pode ver na tabela 2, o maior número de favelas se localiza na Zona Norte e Suburbana da cidade, representando 37,22% do total das favelas do Município do Rio.

Tabela 2 - Peso do número de favelas, por Área de Planejamento da Cidade do Rio de Janeiro, no total do município em 2010

AP	Número de Favelas (A)	(%) do número de Favelas (A)/(B)
Área de Planejamento 1 - Central	62	8,13
Área de Planejamento 2 - Zona Sul e Grande Tijuca	54	7,08
Área de Planejamento 3 - Zona Norte e Suburbana	284	37,22
Área de Planejamento 4 - Barra/ Jacarepaguá	143	18,74
Área de Planejamento 5 - Zona Oeste	220	28,83
Total da Cidade (B)	763	100,00

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

(2) Asfalto refere-se a todas as moradias que não são favelas

A proximidade do Centro Comercial do Rio de Janeiro ainda parece ser um fato a atrair uma população em busca da proximidade do emprego. Ao analisarmos a tabela de número 2 percebemos que 33% da população que mora na Região Central da cidade encontra-se morando em favelas, ainda que apresente apenas 7,15% da população que mora em favelas no total da cidade

A Região com maior número de favelas também contém um número expressivo de pessoas morando nelas. Como se observa na tabela 3, com 26,20% de sua população morando em aglomerados subnormais, a região da Zona Norte possui 45,06% do total da população que mora em favela na cidade.

Tabela 3 - Peso do número de habitantes em favelas no total de cada AP e seu respectivo peso no total da cidade

AP	Percentual de Habitantes em favela dentro da AP	Peso (%) dos moradores em favela no total da cidade
Área de Planejamento 1 - Central	33,67	7,15
Área de Planejamento 2 - Zona Sul e Grande Tijuca	17,22	12,47
Área de Planejamento 3 - Zona Norte e Suburbana	26,20	45,06
Área de Planejamento 4 - Barra/ Jacarepaguá	25,14	16,42
Área de Planejamento 5 - Zona Oeste	15,47	18,91
Total da Cidade	22,07	100,00

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

(2) Asfalto refere-se a todas as moradias que não são favelas

Ao analisarmos a cor da população da Cidade do Rio de Janeiro percebemos um primeiro grande contraste. Enquanto para o total do município do Rio de Janeiro temos 51,20% da população que se declara branca e 47,96% que se declara negra, se analisarmos somente as favelas vemos que o número de brancos cai para 33,10% e o de negros sobe para 65,85%.

Tabela 4 Percentual da População residente na cidade do Rio de Janeiro, por cor ou raça - Separação Favela e Asfalto

#	Branco	Negros	Outros	Total
Asfalto	56,32	42,90	0,78	100,00
Favela	33,10	65,85	1,05	100,00
Cidade do Rio de Janeiro	51,20	47,96	0,84	100,00

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) Considera-se negra a população auto declarada de cor preta e parda

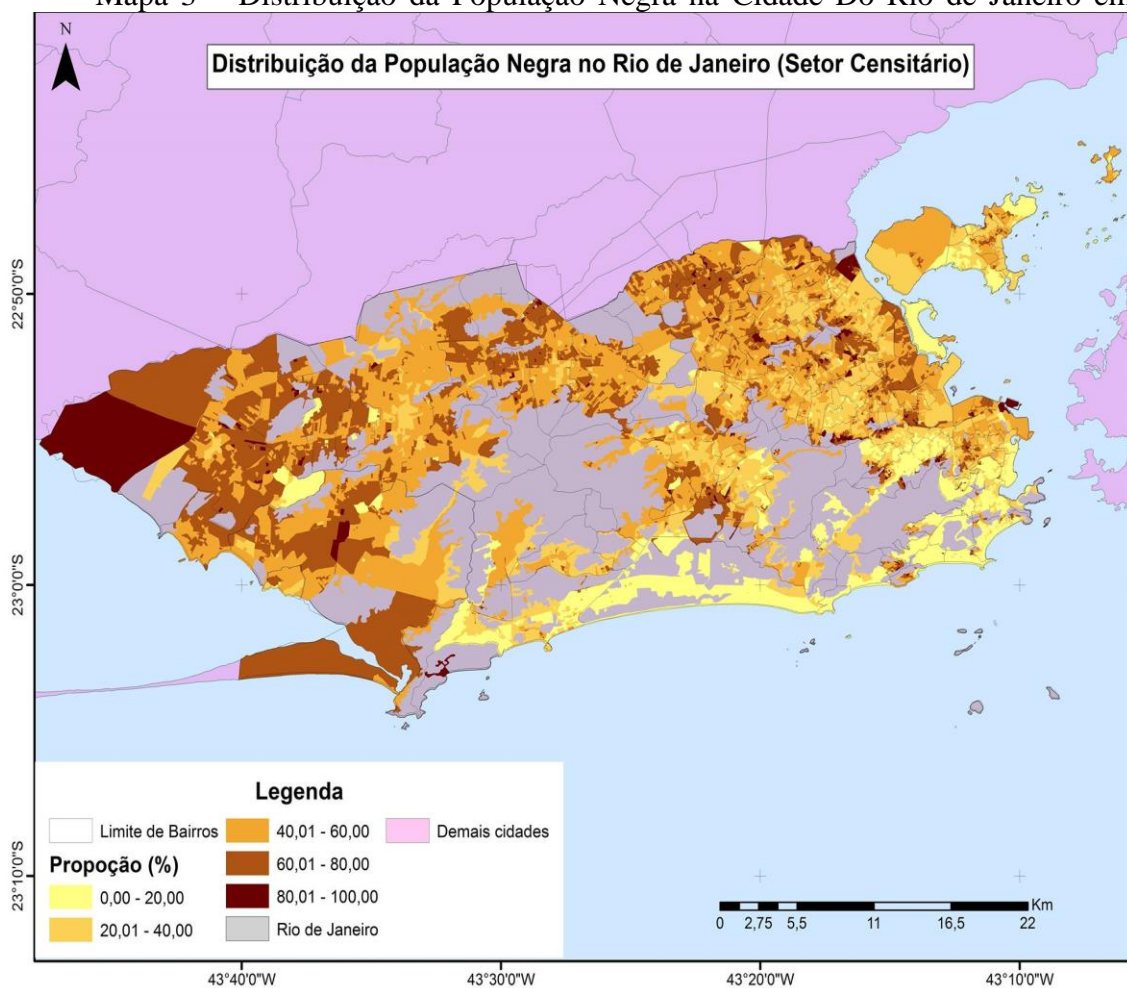
(2) Considera-se “outros” a população autodeclarada de cor amarela ou indígena

(3) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

(4) Asfalto refere-se a todas as moradias que não são favelas

Como se pode ver no mapa 3, quanto mais afastado do eixo AP2-AP4 maior é o percentual de moradores de negros residindo. Ou seja, quanto mais afastado do circuito de moradia de população dos extratos de renda mais altos, maior é a incidência de uma população relativamente negra. Um olhar atento a esse mapa identifica que as manchas negras observadas na AP2 e AP4 coincidem com as áreas de favelas.

Mapa 3 – Distribuição da População Negra na Cidade Do Rio de Janeiro em 2010



Fonte: Censo 2010/IBGE – Elaboração: Geógrafo Frederico Nascimento

Em alguns casos a população residente em favelas se declara quase em sua totalidade negra. Favelas como Caminho do Waldemar (RA-Jacarépaguá), Morro Nossa Senhora da Guia (RA-Méier), Morro do Sapê (RA-Madureira), Coréia (RA-Tijuca), Rua Pereira Pinto (RA-Inhaúma), Vila Cabucu (RA-Méier) e Parque Rafael de Oliveira (RA-Anchieta) são exemplos com mais de 90,0% da população preta ou parda. (tabela 5)

Tabela 5- Distribuição da população, por cor, nas favelas com mais de 90% das pessoas declaradas negras em 2010

#	Bairro	Região Administrativa	Área de Planejamento	Negros
Caminho do Waldemar	Tanque	XVI Jacarepaguá	Área de Planejamento 4	95,20
Morro Nossa Senhora da Guia	Lins de Vasconcelos	XIII Méier	Área de Planejamento 3	94,88
Morro do sapê	Vaz Lobo	XV Madureira	Área de Planejamento 3	93,24
Coréia (Ra - Tijuca)	Tijuca	VIII Tijuca	Área de Planejamento 2	91,33
Rua Pereira Pinto	Engenho da Rainha	XII Inhaúma	Área de Planejamento 3	91,21
Vila Cabuçu	Engenho Novo	XIII Méier	Área de Planejamento 3	90,26
Parque Rafael de Oliveira	Guadalupe	XXII Anchieta	Área de Planejamento 3	90,00

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) Considera-se negra a população auto declarada de cor preta e parda

(2) Considera-se “outros” a população autodeclarada de cor amarela ou indígena

(3) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

Se analisarmos a distribuição da população por tipo de residência confirma-se essa diferenciação. Se, como já dito anteriormente, 22,07% da população vive em favela no município do Rio de Janeiro, apenas 14,27% da população branca vive nesse tipo de habitat, enquanto esse número dobra para a população negra, representando 30,30% da moradia de pretos e pardos. (tabela 6)

Tabela 6 – Distribuição (%) da população, por raça ou cor, no total da cidade - Favela e Asfalto

#	Branco	Pretos e pardos	Outros	Total
Asfalto	85,73	69,70	72,48	77,93
Favela	14,27	30,30	27,52	22,07
Cidade do Rio de Janeiro	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) Considera-se negra a população auto declarada de cor preta e parda

(2) Considera-se “outros” a população autodeclarada de cor amarela ou indígena

(3) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

(4) Asfalto refere-se a todas as moradias que não são favelas

No que diz respeito a indicadores econômicos e sociais as favelas no geral parecem apresentar uma situação pior que as moradias não denominadas favelas. Não cabe aqui estabelecer afirmações categóricas sobre a correlação entre os dados das favelas e a população negra residente nela, uma vez que faltam dados pra isso. Porém, dados existentes parecem dar indícios de que a favela, através dos seus indicadores socioeconômicos reforçam status de espaços segregados da cidade.

Ao analisarmos os dados de renda percebe-se mais uma vez a assimetria entre a "favela"

e o "asfalto". Como se vê na tabela 7, se em 2010 a renda domiciliar média do total da cidade foi de R\$ 3.391,02, no asfalto esse valor foi de R\$ 3.922,77 e no total da favela foi de apenas R\$ 1.249,00. Quando analisa-se a renda domiciliar média per capita percebe-se que a maioria da população da favela vive com menos de um salário mínimo³⁶ por pessoa. Ainda na mesma tabela, enquanto a renda domiciliar per capita para o asfalto era de R\$ 1.377,73, para o total da favela esse valor era de R\$ 382,68.

Tabela 7 - Renda domiciliar média e renda domiciliar média per capita para a Cidade do Rio de Janeiro em 2010 - Separação favela e asfalto

Rótulos de Linha	Renda domiciliar média	Renda domiciliar média per capita
Asfalto	3.922,77	1.377,73
Favela	1.249,00	382,68
Cidade do Rio de Janeiro	3.391,02	1.157,30

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) Considera-se negra a população auto declarada de cor preta e parda

(2) Considera-se "outros" a população autodeclarada preta e parda

(3) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

(4) Asfalto refere-se a todas as moradias que não são favelas

(5) O salário mínimo em 2010 era de R\$ 510,00

Dos dados disponíveis de educação para as favelas do Rio de Janeiro, os que se referem ao analfabetismo também parece reforçar um quadro dicotômico entre favela e asfalto. Se por um lado a taxa de analfabetismo da Cidade do Rio de Janeiro é de apenas 2,73%, ela sobe para 6,00% para a população que mora em favela, quase o triplo da população que mora em asfalto, chegando a 6,20% para os negros que moram em favela. Como se pode ver na tabela 8, é somente na favela que esse indicador é próximo entre brancos e negros; tanto no asfalto, quanto no total da cidade a população negra tem uma taxa de analfabetismo duas vezes maior que a da população branca.

³⁶ O salário mínimo em 2010 correspondia a R\$ 510,00

Tabela 8 - Taxa de analfabetismo, para as diferentes raças, na cidade do Rio de Janeiro em 2010 - Separação asfalto e favela

Rótulos de Linha	Taxa de analfabetos entre brancos	Taxa de analfabetos entre negros	Taxa de analfabetos entre outros	Taxa de analfabetismo para o total da população
Asfalto	1,23	2,71	2,76	1,87
Favela	5,58	6,20	6,56	6,00
Cidade do Rio de Janeiro	1,80	3,72	3,77	2,73

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) Considera-se negra a população auto declarada de cor preta e parda

(2) Considera-se “outros” a população autodeclarada de cor amarela e indígena

(3) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

(4) Asfalto refere-se a todas as moradias que não são favelas

(5) Considera-se analfabeto, de acordo com o IBGE, a população de 15 anos ou mais que não consegue ler ou escrever um simples bilhete no idioma que conhece

Do ponto de vista da prestação de serviços públicos essenciais, a favela também possui uma situação contrastante ao observado nas demais moradias. O percentual de domicílios com atendimento da rede geral de água e sem esgoto a céu aberto é de apenas 26,64% para o total da favela, enquanto que esse valor é de 93,87% para o total do asfalto, como se pode ver na tabela 9.

Tabela 9 - Percentual de domicílios atendidos com a rede geral de água, sem esgoto a céu aberto, por tipo de moradia, no total da cidade do Rio de Janeiro – Separação favela e asfalto

Rótulos de Linha	Domicílios (A)	Domicílios com rede geral de água e sem esgoto a céu aberto (B)	% (B)/(A)
Asfalto	1.717.617	1.612.336	93,87
Favela	426.403	113.610	26,64
Cidade do Rio de Janeiro	2.144.020	1.725.946	80,50

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) Considera-se negra a população auto declarada de cor preta e parda

(2) Considera-se “outros” a população autodeclarada preta e parda

(3) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

(4) Asfalto refere-se a todas as moradias que não são favelas

III.2 Área de Planejamento 1 (AP1) - Zona Central

Como visto em capítulos anteriores, a Zona Central da cidade do Rio de Janeiro foi a primeira a conviver com o fenômeno das favelas, como por exemplo o Morro do Castelo, o

Morro da providência, entre outros. Mesmo com todo o processo de expulsão da população pobre da região ocorrido principalmente até metade do século XX, a Área de Planejamento 1 possui relevantes 33,67% de sua população ainda morando em favelas (tabela 10). As regiões administrativas de São Cristóvão e Zona Portuária se destacam com quase a metade da sua população morando nesse tipo de habitat. (anexo 1)

Tabela 10 Distribuição da população, por raça ou cor, no total das APs da cidade - Favela e Asfalto

#	Branco	Pretos e pardos	Outros	Total
Área de Planejamento 1	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	77,06	55,94	61,40	66,33
Favela	22,94	44,06	38,60	33,67
Área de Planejamento 2	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	91,93	55,92	80,84	82,78
Favela	8,07	44,08	19,16	17,22
Área de Planejamento 3	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	82,54	65,83	65,79	73,80
Favela	17,46	34,17	34,22	26,20
Área de Planejamento 4	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	83,59	62,66	69,96	74,86
Favela	16,41	37,34	30,04	25,14
Área de Planejamento 5	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	87,84	82,41	80,82	84,53
Favela	12,16	17,59	19,18	15,47

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) Considera-se negra a população auto declarada de cor preta e parda

(2) Considera-se “outros” a população autodeclarada de cor amarela ou indígena

(3) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

(4) Asfalto refere-se a todas as moradias que não são favelas

A Zona Portuária, composta pelos bairros históricos do Caju, Gamboa, Santo Cristo e Saúde, é uma Região Administrativa majoritariamente composta por negros e com um número expressivos de moradores morando em favelas. Com 55,46% da população residente se declarando negra, a Zona portuária possui expressivos 43,17% do total de seus moradores habitando em favelas, sendo uma das R.A.s com maior percentual de moradores habitando aglomerados subnormais. (anexo 1 e 2)

A Região Administrativa de São Cristóvão, composta pelos bairros de Benfica, Mangueira, Vasco da Gama e São Cristóvão, essa última, opção de moradia das classes mais

abastadas até o final do século XIX, atualmente possui uma parcela significativa da sua população habitando em favela. Com exceção das consideradas "RAs-Favelas"³⁷ a R.A. de São Cristóvão é a que possui o maior número de moradores em aglomerados subnormais, com 45,65% do total de sua população morando nesse tipo de habitat (tabela x anexa). Nota-se, que assim como na Zona Portuária, a maioria da população da Região administrativa é negra (54,18%), porém, enquanto na RA da Zona Portuária a maioria dos negros moram no asfalto, na RA de São Cristóvão a maioria dos negros moram na favela, como se pode ver através dos anexos 1 e 2.

Do ponto de vista da renda, percebe-se que a população com menor renda segue a tendência de ocupar os espaços da favela. No total da Área de Planejamento 1, a renda domiciliar média per capita é de R\$ 857,62. Porém ao separarmos a parte do solo ocupado por favela e a não ocupada, a média do primeiro é de R\$ 415,77 enquanto o segundo chega a R\$ 1.086,09 em 2010, como se pode ver na tabela 11.

Tabela 12 – Renda domiciliar média e renda domiciliar média per capita para as Áreas de Planejamento da cidade do Rio de Janeiro em 2010 – Separação asfalto e favela

Rótulos de Linha	Renda domiciliar média	Renda domiciliar média per capita
Área de Planejamento 1	2.391,80	857,62
Asfalto	2.830,66	1.086,09
Favela	1.341,29	415,77
Área de Planejamento 2	6.700,54	2.692,57
Asfalto	7.547,48	3.167,25
Favela	1.321,02	418,19
Área de Planejamento 3	2.350,57	778,47
Asfalto	2.710,03	929,29
Favela	1.186,86	353,89
Área de Planejamento 4	4.788,81	1.632,36
Asfalto	5.849,10	2.026,27
Favela	1.426,52	462,73
Área de Planejamento 5	1.815,87	575,11
Asfalto	1.933,49	617,53
Favela	1.144,00	345,78
Cidade do Rio de Janeiro	3.391,02	1.157,30

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) Considera-se negra a população auto declarada de cor preta e parda

(2) Considera-se "outros" a população autodeclarada de cor amarela ou indígena

(3) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

(4) Asfalto refere-se a todas as moradias que não são favelas

(5) O salário mínimo em 2010 era de R\$ 510,00

³⁷ Existem quatro "RA - favela" criadas na década de 1980 para facilitar a atuação do Poder Público nessas áreas superdensas. São elas o Complexo do Alemão, Complexo da Maré, Jacarezinho e Rocinha. Nota-se aqui que o conceito de "RA-Favela" é diferente do conceito de favela que está sendo utilizado nesse trabalho, sendo possível que parte dessas RAs não sejam considerados aglomerados subnormais.

III.3 Área de Planejamento 2 (AP2) - Zona Sul e Grande Tijuca

A AP2 é segunda área da cidade em termos de ocupação das favelas cariocas. Segundo Campos (2012a), ela seguiu o movimento de deslocamento das elites, ou seja, com o aumento da ocupação da Região pela população de alta renda atrai a população de baixa renda, que ocupa as encostas da Tijuca e possivelmente as encostas da Zona Sul cidade.³⁸

Com apenas 54 favelas no total da AP2, a região possui 7,09 % das favelas da cidade, sendo a Região com o menor número de favelas (tabela 2). Em termos de porcentagem da população residindo em favela, a AP2 é uma das baixas da cidade, com 17,22% dos seus moradores em aglomerados subnormais, acima apenas da AP5, com 15,47%, como se pode ver na tabela x anexa

Do ponto de vista da cor da população, percebe-se que em a AP1 é a região da cidade com a menor proporção de negros residentes. Nas Regiões Administrativas de Botafogo e Lagoa o percentual de negros residentes chega a 19,97% e 17,16% respectivamente. (anexo 2)

É nessa Área de Planejamento que o percentual da população negra residente em favela é o maior da cidade, com 44,08%. Se essa proporção se mostra parecida com o da AP1 (44,06%), o percentual do total da população que reside em favelas se observa bastante diferente. Enquanto a AP1 possui 33,7% de moradores em aglomerados subnormais a AP2 possui quase a metade desse valor (17,22%), como se pode ver na tabela 13.

³⁸ "Algumas dessas encostas estavam ocupadas de forma esparsa há muito tempo, por remanescentes de antigos quilombos (morros dos Cabritos, Dona Marta, ilhas das Dragas e Piraquê, entre outros)." (CAMPOS, 2012a, p.98)

Tabela 13 - Distribuição da população, por raça ou cor, no total das APs da cidade - Favela e Asfalto

#	Branco	Pretos e pardos	Outros	Total
Área de Planejamento 1	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	77,06	55,94	61,40	66,33
Favela	22,94	44,06	38,60	33,67
Área de Planejamento 2	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	91,93	55,92	80,84	82,78
Favela	8,07	44,08	19,16	17,22
Área de Planejamento 3	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	82,54	65,83	65,79	73,80
Favela	17,46	34,17	34,22	26,20
Área de Planejamento 4	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	83,59	62,66	69,96	74,86
Favela	16,41	37,34	30,04	25,14
Área de Planejamento 5	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	87,84	82,41	80,82	84,53
Favela	12,16	17,59	19,18	15,47

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) Considera-se negra a população auto declarada de cor preta e parda

(2) Considera-se “outros” a população autodeclarada de cor amarela ou indígena

(3) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

(4) Asfalto refere-se a todas as moradias que não são favelas

(5) O salário mínimo em 2010 era de R\$ 510,00

No que diz respeito a renda, a AP2 é a região da cidade que mais concentra renda, com uma renda domiciliar média per capita de R\$ 2.692,57 como se observa na tabela 12. Ao fazer a diferenciação entre o asfalto e a favela, essa média para o primeiro sobe para R\$ 3.167,25 para o primeiro, enquanto o segundo representa apenas R\$ 418,19. Ou seja, entre as Áreas de Planejamento da Cidade é a maior desproporção, tendo um morador de favela uma renda de 13,20% do morador do asfalto.

Destoa do resto da área de planejamento 2 a RA- Favela³⁹ da Rocinha. Com 100% dos seus 69.161 moradores residentes em aglomerados subnormais, sendo a maior favela do Brasil, possui uma renda domiciliar média per capita de apenas R\$ 407,98. (anexo 3)

³⁹ Faz parte das quatro RA favelas da cidade.

III.4 Área de Planejamento 3- Zona Norte e Suburbana

Com quase metade da população residente em favelas, a região da Zona Norte e suburbana, com 288 favelas, é a área da cidade que compõe um dos segmentos de população favelada mais importante do Rio de Janeiro (tabelas 2 e 3). Sua formação espacial foi forjada basicamente pela associação Estado-Indústria através de 4 vetores de expansão. Seguindo o movimento de industrialização do Município, o Estado e a indústria criavam conjuntos habitacionais e parques proletários para servir a população de baixa renda que seguia o caminho dos empregos industriais que eram gerados ao longo da Avenida Brasil. Os outros três eixos de expansão seguiram o entorno da malha ferroviária (Central do Brasil, Leopoldina e Rio d'Ouro) e serviram como interiorização da população de baixa renda e como forma de descongestionar a cidade. Esse aumento da população de baixa renda teria aumentado a demanda por moradia, incompatível com a oferta existente, gerando assim a multiplicação das favelas. (CAMPOSa, 2012; ABREU, 2013)

A característica de concentração de moradias de baixa renda e negra parece persistir até os dias atuais. Segundo o Censo de 2010 a AP3 é a segunda Área de Planejamento em termos de percentual da população que se declara de cor preta e parda. Como se pode observar na tabela 12, a renda domiciliar média per capita da AP3 é de R\$ 778,47, sendo a segunda pior entre as áreas de planejamento da cidade. Ao separar a população moradora do asfalto da favela, percebe-se que a tendência assimétrica entre os dois tipos de moradia se mantêm. Enquanto o primeiro possui uma média de R\$ 929,29 o segundo possui uma média de R\$ 353,89.

Destoam do resto da zona norte e suburbana as RAs do Méier e da Ilha do governador por possuírem uma renda per capita domiciliar média acima das demais. Conhecidos por serem regiões de classe média, são nessas duas RAs que a concentração de negros residindo são as menores das RAs da AP3, com respectivamente 40,72% e 42,31%, como se percebe no anexo 3⁴⁰

⁴⁰ O bairro da RA da Ilha do Governador, Jardim Guanabara, possui uma população branca de 79,23%

Outro dado que mostra a importância das favelas para a região é a concentração de grandes favelas na AP3. Em um ranking dos maiores aglomerados subnormais da cidade entre os 10 primeiros, 5 são da AP3: Jacarezinho (29.678), Parque União (19.671), Vila Proletária da Penha (18.661), Nova Brasília - RA do Alemão (16.185) e Morro do Alemão (15.056).

Tabela 14 - Percentual da população que se declara negra nas dez maiores favelas do Rio de Janeiro

Favela	Bairro	Região Administrativa	Área de Planejamento	% de negros	Total da população
Rocinha	Rocinha	XXVII Rocinha	Área de Planejamento 2	59,56	69.161
Rio das Pedras	Jacarepaguá	XVI Jacarepaguá	Área de Planejamento 4	54,63	54.795
Jacarezinho	Jacarezinho	XXVIII Jacarezinho	Área de Planejamento 3	66,48	29.678
Parque União	Maré	XXX Maré	Área de Planejamento 3	53,79	19.671
Vila Proletária da Penha	Olaria	X Ramos	Área de Planejamento 3	69,93	18.661
Fazenda Coqueiro	Senador Camará	XVII Bangu	Área de Planejamento 5	63,99	18.264
Nova Brasília	Complexo do Alemão	XXIX Complexo do Alemão	Área de Planejamento 3	65,33	16.185
Morro do Alemão	Complexo do Alemão	XXIX Complexo do Alemão	Área de Planejamento 3	67,43	15.056
Vila do Vintém	Padre Miguel	XVII Bangu	Área de Planejamento 5	65,45	14.650
Nova Cidade	Inhoaíba	XVIII Campo Grande	Área de Planejamento 5	71,38	14.620

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) Considera-se negra a população auto declarada de cor preta e parda

(2) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

III.5 Área de Planejamento 4 - Barra da Tijuca e Jacarepaguá

A Área de Planejamento 4 representa um dos últimos vetores de expansão da malha urbana da cidade. Segundo Campos (2012a) desejo de moradia dos "novos-ricos" a região se torna uma alternativa para uma classe média emergente que opta por se isolar dos problemas existentes nas grandes metrópoles, em uma espécie de auto-segregação desses grupos⁴¹. Assim

⁴¹ Autosegregação nos termos desenvolvidos no capítulo I desse trabalho.

como o movimento de fuga das classes mais abastadas da zona central para a Tijuca e Zona Sul atraíram classes de renda mais baixas em busca de trabalho, o mesmo acontece com a ocupação da Barra da Tijuca e Jacarepaguá. Não é por menos que, como se pode ver na tabela 2, por volta de 1/4 de sua população mora em favelas, representando 16,42 % da população favelada da cidade.

Essa Área de Planejamento é a segunda que mais concentra renda no município. Com R\$ 1.632,36 de renda média domiciliar per capita a AP4 possui uma das Regiões Administrativas mais ricas da cidade. A RA da Barra da Tijuca com uma renda média domiciliar per capita de R\$ 2.860,42 fica atrás apenas dos tradicionais bairros de classe média alta da RA de Botafogo e Lagoa, como se pode ver no anexo 3.

Além de ser uma das RAs mais ricas da cidade é também a que possui um dos menores percentuais de negros residentes. Com apenas 27,22% da população residente na RA da Barra da Tijuca se declarando preta ou parda, ela possui proporcionalmente mais negros apenas que as RAs de Botafogo, Copacabana, Lagoa e Tijuca, com respectivamente 19,97%, 20,07%, 17,16% e 25,09%. Vale ressaltar que da população negra que mora na Barra da Tijuca uma parcela significativa reside nas favelas. Enquanto 20,49% do total da população dessa RA reside em favela, a média da população negra da Barra que reside em favela é de 43,94%, sendo este valor de 11,55% para a população branca. (anexos 1 e 2)

Na mesma área de planejamento, mas com características diferentes das demais, existe a RA da Cidade de Deus. Com uma renda média domiciliar per capita de apenas R\$ 448,57, essa RA é a que possui a maior proporção de moradores que se declaram pretos e pardos, com uma média de 72,14% como se pode ver nos anexos 2 e 3.

Faz parte também da AP1 uma das maiores favelas do Rio de Janeiro. Com 54.795 moradores a favela de Rio das Pedras, presente na RA de Jacarepaguá, foi ocupada em 1950 com a chegada de trabalhadores nordestinos recrutados para trabalhar nas primeiras edificações da Barra da Tijuca, e depois posteriormente pelo boom imobiliário das décadas de 1970 a 1990 (CAMPOSa, 2012, p. 112). Como se pode ver na tabela 14, ela possui uma grande massa de população negra, representando 54,63% do total da população residente na favela.

III.6 Área de Planejamento 5 - Zona Oeste

A Área de Planejamento 5 (AP5) é o terceiro eixo de expansão mais antigo da cidade. Assim como a AP3 a ocupação segue o movimento de deslocamento das indústrias, agora da AP3 para a AP5. Aproveitando as grandes áreas vazias da região as indústrias se instalam e com elas uma massa pobre ocupa espaços adjacentes em busca de emprego. Com 220 favelas é a segunda área de planejamento da cidade em número de aglomerados subnormais, conforme observado na tabela 2.

No que diz respeito a renda, a região da Zona Oeste é atualmente a mais pobre da cidade. Possui uma renda domiciliar per capita de apenas R\$ 575,11, sendo a região mais homogênea da cidade em termos de renda entre os tipos de moradia, ou seja, o morador da favela tem uma renda na média de 55,99% da renda do morador do asfalto. (tabela 12)

Além de ser a área de Planejamento com menor renda é também a de maior proporção de negros residentes. Conforme se observa no anexo2, cerca de 59,81% de seus moradores se declaram negros. Apesar disso a maioria dessa população negra reside no asfalto, seguindo a tendência do total da população da AP5.

Portanto, como se pode ver através da análise dos anexos 1, 2 e 3, a região da AP5 é formada majoritariamente por uma população com uma renda média per capita abaixo das demais Áreas de Planejamento, na sua maioria negros, que moram majoritariamente fora das favelas.

III.7 - Algumas considerações sintéticas

Os dados apresentados nesse capítulo parecem mostrar um cenário parecido com o

apresentado na década de 30. Através dos dados analisados nos parece existir uma certa homogeneidade entre a AP1, AP3 e AP5 em contraste com a AP2. Essa última região da cidade apresenta um cenário de maior renda, menor número de negros, enquanto as três primeiras são as regiões mais pobres da cidade, com os maiores percentuais de negros. Assim como no início do século, a zona central, que faz parte da AP1, não mais presta a função de moradia das classes mais abastadas, possuindo uma população pobre e substancialmente negra.

A AP4 possui o que podemos chamar de “novos ricos”. Ao optar pela auto segregação, a região têm se caracterizado, principalmente a Barra da Tijuca e parte de Jacarepaguá, como opção de moradia para uma população de alta renda, majoritariamente branca.

Quando introduzimos a análise das favelas percebemos que existe um contraste entre elas e o asfalto, independente da região da cidade. Enquanto o primeiro diz respeito a uma população majoritariamente pobre, negra, com os mais baixos índices de atendimento de serviços públicos, a segunda, em contraste, apresenta um cenário de uma população majoritariamente branca, com uma renda comparativamente maior e um maior índice de atendimento de serviços públicos.

Portanto, a partir daí, com todas as limitações que a análise desses dados apresenta, podemos concluir que esses dados são uma proxy para entendermos que a segregação residencial no Rio de Janeiro tem uma peculiaridade racial que não pode ser desconsiderada. Se existem espaços segregados na cidade, a favela parece ainda ser o reflexo máximo dessa segregação, possuindo uma população majoritariamente pobre e negra.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Rio de Janeiro, em suas origens, se desenvolve em termos de estrutura urbana de maneira desigual. A apropriação do espaço urbano se dá de forma a não contemplar as diferentes classes do mesmo modo. A estrutura núcleo-periferia que se esboçava já anteriormente tem sua forma cristalizada na década de 1930. Marcada por um núcleo provido de recursos e investimentos públicos e uma periferia carente desses recursos, essa estrutura tende a comportar as classes de mais alta renda no primeiro e as de mais baixa renda no segundo.

Em uma sociedade marcada pelas tensões raciais provenientes de um sistema escravista recém terminado, que nos parece ter reflexo até os dias atuais, a análise do espaço urbano através do recorte de classe não se esgota em si mesmo. Por esse motivo, Campos ao argumentar que a favela é uma forma transmutada do território quilombola nos ajudam a compreender a formação dos espaços urbanos na cidade, através não somente da segregação social, como também da segregação racial.

As contribuições de Corrêa e Campos ao analisar a segregação do espaço urbano do Rio de Janeiro nos mostram a estreita associação entre a classe dominante e o Estado nas definições da ocupação e uso do solo. A desconstrução do espaço favelado, local de resistência de uma massa pobre e negra, é o auge do processo de segregação.

A atualização do debate de segregação urbana a luz das desigualdades raciais, através dos últimos dados disponíveis do Censo 2010, se por um lado não nos permite afirmar precisamente que a segregação residencial no Rio de Janeiro atual tem um caráter racial, a literatura abordada combinada com os dados atuais nos mostram que no mínimo a segregação residencial da cidade possui aspectos, para além dos socioeconômicos, que não podem ser desconsiderados.

Se os espaços favelados, por serem uma forma de resistência permanente, de acordo com a literatura utilizada até aqui, ainda persistem em existir no núcleo da cidade, há de se

perguntar: Até quando isso será possível? Em um contexto de realização de megaeventos, como a já realizada Copa do Mundo de 2014 e a ser realizar Olimpíadas de 2016, parece que o modelo de modernização na cidade, baseado em grandes transformações urbanísticas, com associação estreita entre Estado e classe dominante parece se repetir atualmente.

Segundo o relatório do Comitê Popular da Copa do Mundo e olimpíadas (2013), com o pretexto de obras urbanistas imprescindíveis a realização dos eventos citados, várias comunidades faveladas têm sido removidas, através da prefeitura, do seu local de origem, beneficiando diretamente o capital imobiliário. O relatório ressalta que em muitos casos essas remoções têm sido feitas de maneira compulsória, coincidindo com áreas de forte valorização do solo, sendo realocadas em áreas mais distantes, ou seja, na periferia. Não é por menos que durante o governo do Prefeito Eduardo Paes cerca de 1% da população carioca foi removida.

A isso soma-se o processo de “pacificação” das favelas do rio de janeiro, a maioria compreendia dentro do núcleo da cidade, em especial Zona sul, grande Tijuca e Barra. Com a presença do Estado, através do seu aparato repressor, reprimindo o tráfico de drogas e a criminalidade, valorizando a região da favela, aumentando os seus preços e expulsando seus moradores através do mercado.

Dado que a maioria da população residente em favelas na Cidade do Rio de Janeiro, inclusive as favelas incluídas no núcleo da cidade, são mais pobres e mais negras que o seu entorno, esse processo de deslocamento da população favelada para periferias distantes, pode vir a reforçar a estrutura urbana núcleo-periferia, reforçando a segregação urbana e racial. Mas isso é apenas uma hipótese que surge da conclusão desse trabalho a ser investigado com mais cautela em um trabalho mais aprofundado a ser desenvolvido adiante.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: Um Haussmann Tropical**. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 4. ed. Rio de Janeiro: Ipp, 2013

_____. **Pensando a cidade no Brasil do passado**. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo Cezar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs). **Brasil: questões atuais da reorganização do território**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996, p 145-184.

Campos, Andreilino de Oliveira. **Do quilombo à favela: a produção do “espaço criminalizado”** no Rio de Janeiro. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012

_____. As questões étnico-raciais no contexto da segregação socioespacial na produção do espaço urbano brasileiro: Algumas considerações teórico-metodológicas. In: SANTOS, Renato Emerson dos. **Questões urbanas e racismo**. Petrópolis: de Petrus Et Alii, 2012. p. 68-103. CAVALIERI, Fernanda; VIDAL, Adriana. Favelas na cidade do Rio de Janeiro: O quadro populacional com base no censo de 2010. **Coleção Estudos Cariocas**, Rio de Janeiro, p.1-18, maio 2012. Disponível em: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/3190_FavelasnacidadedoRiodeJaneiro_Censo_2010.PDF>. Acesso em: 10 jan. 2015.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril: Cortiços e epidemias na corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática S.a., 1989.

Dossiê do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro, Megaeventos e violação dos direitos humanos no Rio de Janeiro, 2012

GOMES, Flávio do Santos. **Histórias de quilombolas: Mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro, século XIX**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

PAIXÃO, Marcelo; ROSSETO, Irene; MONTOVANELE, Fabiana; CARVANO, Luiz M. Relatório Anual das **Desigualdades Raciais no Brasil**; 2009-2010. Constituição Cidadã, seguridade social e seus efeitos sobre as assimetrias de cor ou raça. Rio de Janeiro: Editora Garamond Ltda, 2010.

PINTO, L. A. Costa. **O negro no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1988.

ANEXOS

ANEXO 1

Distribuição da população, por raça ou cor, no total das R.A.s da cidade - Favela e Asfalto

Rótulos de Linha	Branco	Negros	Outros	Total
Área de Planejamento 1	-	-	-	-
I Portuária	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	61,28	53,10	72,53	56,83
Favela	38,72	46,90	27,47	43,17
II Centro	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	100,00	100,00	100,00	100,00
III Rio Comprido	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	78,03	49,28	43,50	63,46
Favela	21,97	50,72	56,50	36,54
VII São Cristóvão	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	66,74	44,21	51,94	54,35
Favela	33,26	55,79	48,06	45,65
XXI Paqueta	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	77,15	64,62	80,00	71,46
Favela	22,85	35,38	20,00	28,54
XXIII Santa Teresa	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	83,04	62,21	71,99	73,27
Favela	16,96	37,79	28,01	26,73
Área de Planejamento 2	-	-	-	-
IV Botafogo	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	97,16	79,42	94,22	93,58
Favela	2,84	20,58	5,78	6,42
IX Vila Isabel	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	93,39	61,79	75,61	83,58
Favela	6,61	38,21	24,39	16,42
V Copacabana	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	95,89	72,47	83,69	91,11
Favela	4,11	27,53	16,31	8,89
VI Lagoa	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	95,49	61,87	84,47	89,66
Favela	4,51	38,13	15,53	10,34
VIII Tijuca	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	94,47	58,95	93,51	85,55
Favela	5,53	41,05	6,49	14,45
XXVII Rocinha	100,00	100,00	100,00	100,00
Favela	100,00	100,00	100,00	100,00
Área de Planejamento 3	-	-	-	-
X Ramos	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	81,15	58,40	47,40	69,77
Favela	18,85	41,60	52,60	30,23
XI Penha	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	82,24	59,39	49,97	70,20
Favela	17,76	40,61	50,03	29,80
XII Inhaúma	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	89,89	81,31	85,50	85,62
Favela	10,11	18,69	14,50	14,38
XIII Méier	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	94,86	78,94	84,66	88,31
Favela	5,14	21,06	15,34	11,69

XIV Irajá	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	92,04	81,00	85,73	86,79
Favela	7,96	19,00	14,27	13,21
XV Madureira	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	90,98	80,87	83,65	85,54
Favela	9,02	19,13	16,35	14,46
XX Ilha do Governador	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	80,63	56,86	62,44	70,41
Favela	19,37	43,14	37,56	29,59
XXII Anchieta	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	90,73	84,49	86,84	87,05
Favela	9,27	15,51	13,16	12,95
XXIX Complexo do Alemão	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	18,48	14,30	11,45	15,66
Favela	81,52	85,70	88,55	84,34
XXV Pavuna	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	65,28	52,95	51,58	57,49
Favela	34,72	47,05	48,42	42,51
XXVIII Jacarezinho	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	16,24	12,98	26,40	14,23
Favela	83,76	87,02	73,60	85,77
XXX Maré	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	39,64	41,26	39,44	40,63
Favela	60,36	58,74	60,56	59,37
XXXI Vigário Geral	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	77,79	65,22	66,65	70,32
Favela	22,21	34,78	33,35	29,68
Área de Planejamento 4	-	-	-	-
XVI Jacarepaguá	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	79,87	61,93	66,63	71,41
Favela	20,13	38,07	33,37	28,59
XXIV Barra da Tijuca	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	88,45	56,06	72,18	79,51
Favela	11,55	43,94	27,82	20,49
XXXIV Cidade de Deus	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	90,83	90,59	87,22	90,60
Favela	9,17	9,41	12,78	9,40
Área de Planejamento 5	-	-	-	-
XIX Santa Cruz	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	88,40	84,06	84,50	85,54
Favela	11,60	15,94	15,50	14,46
XVII Bangu	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	82,98	76,69	71,48	79,07
Favela	17,02	23,31	28,52	20,93
XVIII Campo Grande	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	91,77	86,67	86,89	88,80
Favela	8,23	13,33	13,11	11,20
XXVI Guaratiba	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	80,34	75,11	72,70	77,23
Favela	19,66	24,89	27,30	22,77
XXXIII Realengo	100,00	100,00	100,00	100,00
Asfalto	89,90	84,46	81,45	86,78
Favela	10,10	15,54	18,55	13,22

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) Considera-se negra a população auto declarada de cor preta e parda

(2) Considera-se “outros” a população autodeclarada preta e parda

(3) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

(3) Asfalto refere-se a todas as moradias que não são favelas

ANEXO 2

Percentual da População residente nas R.A.s e A.P.s
da cidade do Rio de Janeiro, por cor ou raça -
Separação Favela e Asfalto

Rótulos de Linha	Branco	Negros	Outros	Total
Área de Planejamento 1	48,90	49,92	1,18	100,00
I Portuária	43,77	55,46	0,77	100,00
Asfalto	47,20	51,82	0,98	100,00
Favela	39,26	60,25	0,49	100,00
II Centro	58,43	40,37	1,20	100,00
Asfalto	58,43	40,37	1,20	100,00
III Rio Comprido	49,58	49,10	1,32	100,00
Asfalto	60,96	38,13	0,91	100,00
Favela	29,80	68,15	2,05	100,00
VII São Cristóvão	44,55	54,18	1,27	100,00
Asfalto	54,71	44,07	1,22	100,00
Favela	32,45	66,21	1,34	100,00
XXI Paqueta	54,20	45,49	0,31	100,00
Asfalto	58,51	41,14	0,35	100,00
Favela	43,39	56,39	0,22	100,00
XXIII Santa Teresa	52,56	46,21	1,24	100,00
Asfalto	59,56	39,23	1,22	100,00
Favela	33,36	65,34	1,30	100,00
Área de Planejamento 2	74,02	25,16	0,82	100,00
IV Botafogo	78,94	19,97	1,10	100,00
Asfalto	81,95	16,94	1,10	100,00
Favela	34,95	64,06	0,99	100,00
IX Vila Isabel	68,60	30,61	0,80	100,00
Asfalto	76,65	22,63	0,72	100,00
Favela	27,60	71,22	1,18	100,00
V Copacabana	79,22	20,07	0,70	100,00
Asfalto	83,39	15,97	0,65	100,00
Favela	36,57	62,13	1,29	100,00
VI Lagoa	82,31	17,16	0,53	100,00
Asfalto	87,66	11,84	0,50	100,00
Favela	35,93	63,27	0,80	100,00
VIII Tijuca	74,10	25,09	0,81	100,00
Asfalto	81,83	17,29	0,88	100,00
Favela	28,34	71,30	0,36	100,00
XXVII Rocinha	39,53	59,54	0,93	100,00
Favela	39,53	59,54	0,93	100,00
Área de Planejamento 3	47,72	51,45	0,83	100,00
X Ramos	50,39	48,77	0,84	100,00
Asfalto	58,61	40,82	0,57	100,00
Favela	31,42	67,11	1,46	100,00
XI Penha	47,70	51,35	0,95	100,00
Asfalto	55,88	43,44	0,68	100,00
Favela	28,42	69,98	1,60	100,00
XII Inhaúma	49,83	49,47	0,70	100,00
Asfalto	52,32	46,98	0,70	100,00
Favela	35,02	64,28	0,70	100,00
XIII Méier	58,62	40,72	0,65	100,00
Asfalto	62,97	36,40	0,63	100,00
Favela	25,78	73,37	0,86	100,00
XIV Irajá	52,03	47,14	0,83	100,00

Asfalto	55,19	44,00	0,82	100,00
Favela	31,34	67,76	0,89	100,00
XV Madureira	46,10	53,26	0,64	100,00
Asfalto	49,02	50,35	0,63	100,00
Favela	28,78	70,49	0,73	100,00
XX Ilha do Governador	56,83	42,31	0,86	100,00
Asfalto	65,07	34,17	0,76	100,00
Favela	37,21	61,70	1,09	100,00
XXII Anchieta	40,64	58,50	0,86	100,00
Asfalto	42,36	56,78	0,86	100,00
Favela	29,09	70,03	0,88	100,00
XXIX Complexo do Alemão	33,25	65,85	0,90	100,00
Asfalto	39,23	60,11	0,66	100,00
Favela	32,14	66,91	0,94	100,00
XXV Pavuna	36,94	62,07	0,99	100,00
Asfalto	41,94	57,17	0,89	100,00
Favela	30,17	68,71	1,13	100,00
XXVIII Jacarezinho	32,86	65,82	1,32	100,00
Asfalto	37,52	60,03	2,45	100,00
Favela	32,09	66,78	1,13	100,00
XXX Maré	37,60	61,41	0,98	100,00
Asfalto	36,68	62,36	0,96	100,00
Favela	38,23	60,76	1,00	100,00
XXXI Vigário Geral	40,41	58,35	1,24	100,00
Asfalto	44,71	54,12	1,17	100,00
Favela	30,24	68,37	1,39	100,00
Área de Planejamento 4	57,99	41,24	0,76	100,00
XVI Jacarepaguá	52,63	46,64	0,74	100,00
Asfalto	58,86	40,45	0,69	100,00
Favela	37,05	62,09	0,86	100,00
XXIV Barra da Tijuca	72,05	27,22	0,73	100,00
Asfalto	80,14	19,19	0,66	100,00
Favela	40,63	58,38	0,99	100,00
XXXIV Cidade de Deus	26,41	72,14	1,46	100,00
Asfalto	26,47	72,13	1,40	100,00
Favela	25,77	72,25	1,98	100,00
Área de Planejamento 5	39,34	59,81	0,85	100,00
XIX Santa Cruz	34,08	64,88	1,04	100,00
Asfalto	35,21	63,76	1,03	100,00
Favela	27,34	71,54	1,11	100,00
XVII Bangu	38,46	60,69	0,84	100,00
Asfalto	40,37	58,87	0,76	100,00
Favela	31,27	67,58	1,15	100,00
XVIII Campo Grande	41,60	57,59	0,81	100,00
Asfalto	43,00	56,22	0,79	100,00
Favela	30,55	68,51	0,94	100,00
XXVI Guaratiba	40,90	58,29	0,81	100,00
Asfalto	42,55	56,69	0,77	100,00
Favela	35,31	63,72	0,98	100,00
XXXIII Realengo	43,03	56,26	0,71	100,00
Asfalto	44,58	54,75	0,67	100,00
Favela	32,89	66,12	1,00	100,00
Cidade do Rio de Janeiro	51,20	47,96	0,84	100,00

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) Considera-se negra a população auto declarada de cor preta e parda

(2) Considera-se “outros” a população autodeclarada preta e parda

(3) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

(4) Asfalto refere-se a todas as moradias que não são favelas

ANEXO 3

Renda domiciliar média e renda domiciliar média per capita para as Áreas de Planejamento e Regiões Administrativas da cidade do Rio de Janeiro em 2010

Rótulos de Linha	Renda domiciliar média	Renda domiciliar média per capita
Área de Planejamento 1	2.391,80	857,62
I Portuária	1.455,53	474,65
Asfalto	1.726,77	579,91
Favela	1.081,62	339,17
II Centro	2.819,23	1.354,73
Asfalto	2.819,23	1.354,73
III Rio Comprido	2.548,04	851,69
Asfalto	3.114,69	1.108,80
Favela	1.390,93	413,37
VII São Cristóvão	2.147,16	707,79
Asfalto	2.735,14	937,29
Favela	1.412,94	444,63
XXI Paqueta	2.635,68	983,47
Asfalto	3.043,16	1.160,13
Favela	1.442,63	506,83
XXIII Santa Teresa	2.943,94	1.112,01
Asfalto	3.379,11	1.352,08
Favela	1.456,33	461,74
Área de Planejamento 2	6.700,54	2.692,57
IV Botafogo	7.141,54	3.067,77
Asfalto	7.404,35	3.246,76
Favela	1.548,77	464,20
IX Vila Isabel	4.955,11	1.832,46
Asfalto	5.507,64	2.118,84
Favela	1.286,55	378,47
V Copacabana	6.716,50	3.016,52
Asfalto	7.076,02	3.263,82
Favela	1.497,99	486,93
VI Lagoa	10.484,35	4.254,96
Asfalto	11.297,37	4.694,49
Favela	1.419,90	457,26
VIII Tijuca	5.926,67	2.238,14
Asfalto	6.494,96	2.549,77
Favela	1.387,60	401,87
XXVII Rocinha	1.209,20	407,98
Favela	1.209,20	407,98
Área de Planejamento 3	2.350,57	778,47
X Ramos	2.207,91	740,31
Asfalto	2.566,16	904,36
Favela	1.227,94	363,43
XI Penha	2.249,31	713,37
Asfalto	2.573,17	869,84
Favela	1.269,01	339,04
XII Inhaúma	2.171,26	726,81
Asfalto	2.326,24	792,73
Favela	1.119,50	334,55
XIII Méier	3.309,92	1.151,49
Asfalto	3.532,25	1.258,78
Favela	1.202,50	341,37
XIV Irajá	2.624,77	894,18

Asfalto	2.829,40	980,72
Favela	1.081,10	326,07
XV Madureira	2.251,14	753,87
Asfalto	2.394,88	818,03
Favela	1.268,00	374,45
XX Ilha do Governador	3.440,91	1.166,29
Asfalto	4.234,03	1.467,55
Favela	1.405,14	450,71
XXII Anchieta	1.893,41	618,95
Asfalto	1.988,37	657,11
Favela	1.197,38	362,65
XXIX Complexo do Alemão	1.187,34	361,37
Asfalto	1.552,17	506,45
Favela	1.113,67	334,40
XXV Pavuna	1.510,20	480,52
Asfalto	1.830,10	605,28
Favela	1.036,49	312,25
XXVIII Jacarezinho	1.163,08	349,27
Asfalto	1.432,16	459,96
Favela	1.114,88	330,95
XXX Maré	1.228,56	395,24
Asfalto	1.248,82	396,21
Favela	1.215,01	394,58
XXXI Vigário Geral	1.621,40	508,17
Asfalto	1.802,95	603,43
Favela	1.076,58	283,37
Área de Planejamento 4	4.788,81	1.632,36
XVI Jacarepaguá	3.154,68	1.060,89
Asfalto	3.839,57	1.309,93
Favela	1.363,19	441,91
XXIV Barra da Tijuca	8.101,57	2.860,42
Asfalto	9.620,07	3.462,11
Favela	1.603,91	523,85
XXXIV Cidade de Deus	1.437,93	448,57
Asfalto	1.458,94	457,81
Favela	1.221,59	359,42
Área de Planejamento 5	1.815,87	575,11
XIX Santa Cruz	1.449,57	444,25
Asfalto	1.513,32	467,40
Favela	1.051,92	307,55
XVII Bangu	1.770,31	569,51
Asfalto	1.939,20	630,23
Favela	1.128,70	349,66
XVIII Campo Grande	2.012,15	638,14
Asfalto	2.110,81	674,90
Favela	1.170,13	347,10
XXVI Guaratiba	1.569,94	481,70
Asfalto	1.661,97	512,05
Favela	1.252,55	378,94
XXXIII Realengo	2.103,22	689,38
Asfalto	2.232,79	738,55
Favela	1.191,15	366,96
Total geral	3.391,02	1.157,30

Fonte: Censo 2010/ IBGE - Elaboração própria

Notas: (1) O salário mínimo no ano de 2010 era de R\$ 510,00

(2) Utiliza-se o conceito de aglomerado subnormal do IBGE para conceituar favela.

(3) Asfalto refere-se a todas as moradias que não são favelas